



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 354

Pág. 1

**SOBRE SEGURIDAD VIAL
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 10

celebrada el jueves 26 de octubre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias del señor director general de Tráfico (Serrano López):

- Para que explique las medidas urgentes que va a tomar el Gobierno para evitar más atropellos a ciclistas. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000865) 2
- Para informar y clarificar el contenido de las negociaciones que el Gobierno está manteniendo con el comité de huelga del colectivo de examinadores. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 212/000886) 2
- Para informar de los últimos datos sobre siniestralidad en las vías urbanas e interurbanas y de las medidas que vaya a adoptar el Gobierno para combatir el incremento de siniestralidad. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000554) 2
- Para que informe sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para resolver el conflicto entre los examinadores de Tráfico y la Dirección General de Tráfico. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000608) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, empezamos a ejecutar el orden del día de la Comisión que estaba convocada. A efectos de ordenar el debate, y salvo que algún grupo parlamentario demuestre disconformidad, yo propongo agrupar los dos temas en una única intervención: el director general iniciará el debate informando, como así es preceptivo, ajustándonos al reglamento; luego, los grupos que han solicitado la comparecencia; después, el resto de grupos de menor a mayor, cerrando el Grupo Popular, por diez minutos, y para concluir la sesión, el director general dará respuesta a las cuestiones que puedan formular los distintos grupos parlamentarios.

Por lo tanto, si nadie tiene ninguna objeción a la ordenación del debate, procedemos. ¿Está todo el mundo conforme con la ordenación del debate? ¿No hay problema? **(Pausa)**.

El señor **LUIS BAIL**: Nosotros vamos a hacer específica mención a lo que habíamos pedido, pero no tenemos mayor problema si la respuesta es suficientemente continua y en tiempo suficiente como para contestar a todo lo que vamos a plantear. Si es así, y tenemos cierto margen con los tiempos, perfecto.

El señor **PRESIDENTE**: La Presidencia será flexible para hacer lo más ágil posible el desarrollo de la sesión, pero sin coartar la posibilidad de que los grupos puedan explayarse. Bien es cierto que el margen de maniobra lo vamos a situar en el 20% del tiempo asignado inicialmente, lo que quiere decir que habrá una flexibilidad en torno a unos dos minutos, pero creo que es suficiente para desarrollar los dos temas. Por tanto, si no estoy equivocado, y tal y como figura en el orden del día, el primer punto es del Grupo socialista y por tanto el Grupo Socialista tiene la palabra por diez minutos. **(Pausa)**.

Perdón, he cometido un error. En primer lugar, el director general tiene la palabra sin límite.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muy buenas tardes. Es de nuevo un placer encontrarme aquí en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. En principio, señor presidente, entiendo que había tres asuntos que eran objeto de comparecencia, uno referido a los datos de siniestralidad, otro referido al dato sobre ciclistas y medidas para evitar la siniestralidad de los ciclistas, y otro relativo al tema de los examinadores. No sé si hay alguna prelación o las puedo abordar indistintamente, por el orden que se estime oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: No. Como hemos dicho que vamos a acumular los tres temas, el director general los desarrolla como estime conveniente.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Si no les importa, voy a comenzar por los datos de accidentalidad y de siniestralidad correspondientes al año 2016 y 2017.

Los datos de siniestralidad correspondientes al año 2016 supongo que ya los conocen porque el día 2 de enero comparecí en la Dirección General de Tráfico dando los datos relativos a los accidentes en vías interurbanas y a veinticuatro horas. Posteriormente, saben que en el mes de junio, si no me falla la memoria, o quizás julio, ya no lo recuerdo, pero en cualquier caso antes de agosto, dimos también la cifra de accidentalidad correspondiente a las vías urbanas y las interurbanas también a treinta días. Por lo tanto, supongo que las conocen; de todas formas, las voy a recordar someramente, si a ustedes les parece, y además de ello las tienen ustedes disponibles en la página web de la Dirección General de Tráfico con toda su amplitud, con análisis de temporalidad, causalidad, etcétera. Por no extenderme y no cansarles, no obstante, si ustedes necesitan otros datos de los que yo dispongo en estos momentos, en el transcurso de la comparecencia pueden ustedes solicitarlos.

Ya saben que en España hemos tenido durante el año 2016, 1810 fallecidos, 519 corresponden a vías interurbanas y 291 correspondieron a vías urbanas; en total son 1810 personas, son 1810 tragedias y en el fondo, salvo para analizar y tomar medidas que, como comprenderán, cada espacio tiene su tratamiento, no es lo mismo los accidentes y las causas de las vías urbanas que las causas de las vías interurbanas. Pero decía que, salvo esa cuestión, que no es baladí, al final son 1810 vidas humanas, 1810 tragedias, además de los cerca de 9755 heridos graves, que no es lo mismo que morir, pero muchas veces hay personas que quedan en condiciones realmente lamentables y casi, casi, casi es una muerte en vida.

Esto supone un incremento del 7% respecto a las cifras del año anterior, porque a las cifras que di el día 2 de enero, que se referían a los fallecidos producidos las primeras veinticuatro horas, hemos añadido los que se han producido pasadas esas veinticuatro horas hasta treinta días, y por eso ha aumentado el porcentaje. Pero si es preocupante este aumento en las cifras de fallecidos y accidentes interurbanos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 3

también mucho más preocupante es el aumento de los fallecidos en vías interurbanas, es decir, dentro de nuestras ciudades, donde el incremento ha sido de un 18%. Ya les adelanto que una parte importantísima, cercana al 50% de estos fallecidos, se refiere a los colectivos especialmente vulnerables, como son peatones, ciclistas, motociclistas y motocicletas; en el caso de las ciudades más ciclomotoras que motocicletas. Pero el pormenor de todos los datos, como les decía, lo conocen ustedes y tienen toda la información detallada en la página web de la Dirección General de Tráfico.

En el contexto de estos fallecimientos también les tengo que decir que el parque de vehículos en España se situó a finales del año 2016 en 32 100 000 vehículos y que el censo de conductores está situado a finales de 2016 en 26 350 000 conductores, el 42% de ellos son mujeres y el resto son varones. En el año 2016 se ha producido, aunque sé que lo conocen ustedes pero es necesario que lo recordemos, un aumento en los desplazamientos: 18 millones de desplazamientos más en el año 2016 que en el año 2015, lo que supone un aumento casi del 5% respecto al año anterior, y en su totalidad en el año 2016 hubo 392 millones de desplazamientos. Por lo tanto, hay que poner también esta cifra encima de la mesa porque las víctimas mortales y los heridos graves son una cifra a tener en cuenta, pero tenemos que ponerla también en relación al parque de vehículos, al censo de conductores y también a los desplazamientos.

Como ustedes podrán comprender, a estas alturas ya no hace falta que nos entretengamos mucho en que analicemos y que sepamos que el 75% de las víctimas de las vías interurbanas se produjo en carreteras convencionales, en carreteras de un solo sentido, sea estatal, sea autonómica o sea provincial, y el 25% restante se produjo en autovías y autopistas. En cuanto a las causas tampoco les voy a descubrir a ustedes nada nuevo; las causas son fundamentalmente cuatro: causas directas y después dos que, en nuestra opinión, concurren en agravar aquellas a las que antes me he referido.

En primer lugar está la velocidad. El exceso de velocidad es una de las causas principales de fallecimiento, no solo en España sino en el resto del mundo; la siguiente es conducir bajo los efectos del alcohol y de las drogas, tanto en España como en el resto del mundo; otra son las distracciones por diversos motivos, ahora, como ustedes imaginan y saben, la principales el uso de los teléfonos móviles, las aplicaciones de estos teléfonos móviles e incluso el manejo de navegadores sobre la marcha —nunca mejor dicho—, y la cuarta causa es el no uso de los sistemas de seguridad pasivos, como son el cinturón de seguridad, la utilización del casco o la silla de retención infantil en el caso de los niños.

Aparte de esas cuatro causas, que son las principales y en las que se resumen la mayoría de los accidentes de tráfico con víctima, hay dos que pueden agravar o intensificar sus efectos, que es el estado de las vías y los sistemas de seguridad o, mejor dicho, la edad del vehículo, por entendernos. En el caso de las vías quiero recordarles que de los 160 000 kilómetros que tiene nuestro país de vías, la conservación de 26 000 kilómetros corresponde al Ministerio de Fomento, es decir, al Estado, y el resto, hasta 160 000, es decir, la inmensa mayoría de nuestras carreteras y autovías corresponde a las comunidades autónomas y a las diputaciones provinciales. Como podrán comprender, nosotros nos dirigimos constantemente, a través de informes, a través de indicaciones a los titulares de las vías, identificándoles puntos negros, identificándoles problemas de conservación a todos los titulares y estos titulares, en función de sus disponibilidades presupuestarias, están haciendo los esfuerzos pertinentes para que cada vez tengamos más vías desdobladas, en primer lugar, y también más vías bien conservadas, limpias y aptas para la circulación.

En cuanto al otro factor que ayuda y que agrava o puede agravar un accidente de tráfico está la edad de los vehículos. Ya saben ustedes también, porque ya lo hemos referido en varias ocasiones, que la edad media de los vehículos que estuvieron implicados en un accidente con víctimas mortales en España se situaba en los doce años. Es verdad que también hemos solicitado y hemos apoyado —y esta aceptación de nuestra solicitud va en función de las disponibilidades presupuestarias— una ayuda a la compra de vehículos nuevos, que ya vienen dotados de unos excelentes sistemas de seguridad de ayuda a la conducción, y además nos parecería interesante que estas posibles ayudas que se puedan dar para la compra de vehículos nuevos también se dieran para la compra de vehículos de ocasión, entendiendo el vehículo de ocasión como aquel vehículo que tienen una limitada edad. Antes, como todos sabemos, un vehículo de ocasión, un vehículo de segunda mano, podía ser un vehículo con cualquier número de años, en función de las disponibilidades presupuestarias del comprador; hoy día no se considera vehículo de ocasión si tiene más de cinco años, aproximadamente. Entonces, es verdad que ayudar a la adquisición de vehículos de ocasión facilitaría también el acceso a los nuevos sistemas de seguridad, de ayuda a la conducción, que haría que se evitaran muchos accidentes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 4

En el año 2017 el número de víctimas mortales hasta la fecha en vías interurbanas y a veinticuatro horas, que son los datos de los que nosotros disponemos, es de 971 fallecidos y supone 27 fallecidos más que el año anterior en esta fecha. Esos son los datos que les puedo proporcionar a día de hoy.

Les tengo también que informar de que el año pasado, por si les interesa, hubo 1 260 000 fallecidos en el mundo en accidentes de tráfico. Según la Organización Mundial de la Salud parece ser que pronto será la quinta causa de muerte de fallecidos en el mundo y en estos momentos, según el último informe de la ONU, España ocupa el duodécimo puesto en materia de seguridad vial si nos atenemos solamente a los fallecidos por millón de habitante, sin tener en cuenta otros criterios. Es verdad que es una posición un tanto engañosa, porque el primer puesto lo ocupa la isla de Kiribati y, evidentemente, no es lo mismo, supongo —no he tenido el placer, suena bien, no he estado en mi vida— conducir por la isla de Kiribati que conducir por España y, como las tasas son en términos de fallecidos por millón de habitante, al igual que ocurre con ese territorio, hay algunos territorios más que no admiten una comparación. Eso quiere decir que España está situada muy por delante de muchísimos países, entre otros de Estados Unidos o de Canadá, pero si nos movemos en el contexto europeo, de la Unión Europea, España ahora mismo ocupa el quinto lugar en fallecidos por millón de habitantes; el primero lo ocupa Suecia, el segundo Gran Bretaña, y luego Países Bajos, Dinamarca y España, estamos en el puesto grupo, en el grupo de cabeza.

Referido a esta cuestión me gustaría también aprovechar para informarles de que hace un par de semanas estuve en Bruselas en la reunión que hay todos los semestres del Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial, donde se reúnen los responsables de tráfico y seguridad vial de la Unión Europea, de los 28 países de la Unión Europea, y allí estuvimos analizando las cifras de siniestralidad del año 2016, que fueron de 25 500 fallecidos en Europa, y estuvimos debatiendo estos datos. Evidentemente nos preocupan muchísimo, como pueden comprender, porque se habían fijado unos descensos de fallecimientos en el horizonte del 2020 y, claro, hay países que lo están cumpliendo razonablemente y otros que están muy alejados de ese objetivo.

En ese análisis, nos contaba el comisario del ramo que está dándose la circunstancia de que los países de cabeza —entre ellos se encuentra España, les recuerdo que es el quinto país—, están sometidos a una estacionalidad desde hace dos o tres años en el número de fallecidos en accidentes de tráfico, con la circunstancia de que cada vez está costando más reducir de una manera importante su número. Ha habido una transición desde hace unos diez años hacia aquí, donde ha habido un importante descenso en comparación con años anteriores, entre los que, afortunadamente, se encontró España. De todos es conocido cómo en el año 1989 teníamos unos 6000 fallecidos anuales y ahora hemos hecho un recorrido de casi un 34 % menos; en esa misma situación están países como Gran Bretaña, Suecia, Países Bajos y Dinamarca, y en esos países está ocurriendo una cosa parecida, y es que ya llegados —si me permiten la expresión— a determinados niveles de excelencia y siendo excelente con estos miles de fallecidos, cada vez hay que hacer mayores esfuerzos para conseguir resultados muy modestos. Eso es objeto de preocupación en la Unión Europea. Hay otros países que no tienen ese problema, están llevando un ritmo de descenso de fallecidos importante, pero, claro, ellos están recorriendo el camino que nosotros, afortunadamente, ya hemos recorrido en años anteriores. Por lo tanto, se decidió en la Comisión Europea empezar a elaborar un plan estratégico, con objetivos muy definidos, objetivos que de alguna manera los países tienen que cumplir con un compromiso más firme, y hemos decidido intentar dar ese paso dificultoso de calidad, ese nuevo paso para que el descenso de fallecidos siga siendo un descenso notable y no tengamos estos repuntes o, como se suele decir, esta tarifa plana, esta planicie en la que nos encontramos con alguna subida, pequeñas bajadas, pequeñas subidas, pequeñas bajadas. Entonces, no es que nos sirva de consuelo, evidentemente, pero yo creo que es justo constatar que no es que estemos muriendo de éxito, pero sí es verdad que nos estamos estancando en el éxito y habrá que entre todos trabajar aún más y estrujarse el cerebro para intentar hallar las fórmulas que nos permitan seguir reduciendo la accidentalidad en nuestras carreteras.

Esto es lo que les tenía que comentar en cuanto a accidentalidad. Si hay algo que me he dejado atrás y quieren hacer algún comentario, en el siguiente turno lo contestaré.

Como estamos hablando de seguridad vial y de fallecidos, y uno de los objetos de la comparecencia del día 2 de enero fue anunciar que íbamos a llevar a cabo un paquete de medidas para de una manera ágil intentar paliar el número de accidentes de nuestro país, quiero informarles de que el paquete de quince medidas que presentó el ministro del Interior a finales del mes de enero —dieciséis si contamos la elaboración del Plan básico de educación vial—, muchas de ellas referidas a actuaciones en la propia vía, están ejecutándose en su totalidad y aproximadamente el 50 % están finalizadas; no todas están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 5

finalizadas porque requieren de la elaboración de proyectos, y no dependen exclusivamente de la Dirección General de Tráfico porque son actuaciones en las que tenemos que contar con la participación y la colaboración de los titulares de las vías, pero todas se están ejecutando y ya les digo que muchas de ellas incluso finalizando.

Aparte de la finalización de estas quince medidas, también les tengo que decir —porque no forman parte de ellas pero sí de las actuaciones que hemos llevado además a cabo en este tiempo— que en este primer semestre, ampliado hasta el mes de septiembre, también se elaboró y entró en vigor en el mes de julio —después me referiré a ello— un proyecto que se llama rutas ciclistas protegidas, mediante el cual creamos 140 rutas protegidas en España, un proyecto que era pionero en Europa, con más de 4000 rutas, que ya tuvimos ocasión de presentarlas. Saben ustedes que la principal característica es que tienen una especial vigilancia y dedicación por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de la patrulla de helicópteros y de las policías locales de los municipios aledaños y como resultado les tengo que decir, aunque sea adelantándome al siguiente punto, que en estas 140 rutas ciclistas protegidas no se ha producido ningún fallecimiento en los tres meses y medio que llevan funcionando.

También hemos aprobado una nueva instrucción de medidas especiales de regulación del tráfico de mercancías; una nueva instrucción del plan operativo de la Guardia Civil de Tráfico, que también presentamos en su día y dimos a conocer; una nueva instrucción que se ha elaborado para las pruebas de drogas y alcohol, donde hemos aumentado las pruebas, o vamos a aumentar, mejor dicho, las pruebas de drogas a 100 000 pruebas en este año 2017 y a 150 000 en el año 2018; se está trabajando en la elaboración del protocolo relacionado con el artículo 36, que hace referencia a aquellas personas que, dada la reiteración en la comisión o en la infracción de conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas, se les puede presuponer que han perdido las capacidades psicofísicas y hay que someterlos a un procedimiento especial. Como saben, no depende solamente de la Dirección General de Tráfico todo ese protocolo, porque nosotros podemos decretar la suspensión del permiso de conducir, presuponiendo que ha perdido las capacidades psicofísicas, pero a continuación hay que evaluar a esos conductores y eso es una función que corresponde a los sistemas sanitarios públicos de las comunidades autónomas, en este momento se está llevando a cabo una intensa negociación comunidad por comunidad para explicarles cuál es el proyecto, cuál es el protocolo y de esa manera hacerlas partícipes porque sin esta colaboración es imposible aplicar este artículo.

Hemos traspuesto la directiva de la ITV en carretera y de masas y dimensiones. Se ha empezado a redactar por fin —era un anhelo de muchos años— a un ritmo realmente razonable, el Plan estratégico estatal de la bicicleta, que dará también respuesta a muchas demandas en este sector. En cuanto a las inversiones en materia de seguridad vial y de vigilancia de tráfico, además de las habituales y como especiales, les tengo que informar de que se han adquirido 600 motocicletas nuevas, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con cargo a la Dirección General de Tráfico; no hace falta que les recuerde ya a estas alturas de la cuestión que la Dirección General de Tráfico financia la totalidad del mantenimiento y las inversiones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se han adquirido 120 nuevas furgonetas especiales para control de alcohol y droga, las primeras 40 ya están entregadas y prestando servicio a los distintos destacamentos, y falta el resto que en las próximas semanas se irán incorporando.

También conocen que pusimos en marcha el proyecto de 225 cámaras de control del cinturón de seguridad, que están entrando en funcionamiento progresivamente, en función de que el Centro Español de Metrología vaya certificando las distintas cámaras para que no tengamos ningún problema relativo a ese aspecto. Les puedo adelantar que, afortunadamente, no es mucha la actividad de las cámaras, aunque ya daremos información cuando cumplamos esos dos primeros meses. Saben ustedes que anunciamos que durante dos meses los conductores iban a recibir a título informativo la fotografía sin el cinturón de seguridad, pero ya les adelanto que parece que está funcionando relativamente bien este asunto y que no son tantos los conductores que en estos momentos circulan por nuestras vías interurbanas sin el cinturón de seguridad.

Hemos finalizado la inversión de 8 millones de euros en campañas de comunicación y redes sociales, con los anuncios de televisión, cuñas de radio, redes sociales, etcétera, y también este verano hemos invertido un millón de euros para la realización extraordinaria de patrullas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que nos ha permitido hacer 3000 patrullas más en los meses de julio y agosto que, por cierto, tengo que decirles que, como recordarán también, el mes de agosto fue el mejor mes de agosto en términos de fallecidos desde 1960, a pesar de que se produjeron 45 millones de desplazamientos en ese mes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 6

Este es un resumen para no cansarles y abrumarles con los datos; hemos hecho, por supuesto, muchas más actuaciones. En cuanto a los detalles, si los quieren conocer, estaré encantado de informarles.

Si me lo permite, señor presidente, voy ahora a incidir en el tema de los ciclistas. Hasta el día de hoy han fallecido en España 27 ciclistas en vías interurbanas, según los datos que tenemos, porque no disponemos de los datos referidos a los ayuntamientos. Les tengo que decir que de estos 27 fallecimientos no se ha producido ninguno en las rutas ciclistas protegidas. Las rutas ciclistas protegidas, como podrán comprender, no significa que podamos certificar al 100% que ahí no va a haber nunca ningún accidente ni ningún fallecimiento, pero también es verdad que aquellos que utilicen las rutas ciclistas protegidas van a tener más posibilidades de practicar su deporte o su afición de una manera más segura que aquellos que no las utilicen. También me gustaría decirles que cuando pase un tiempo y evaluemos estas 140 rutas ciclistas protegidas con estos 4000 kilómetros, quizá ya estaremos en condiciones, de la mano nuevamente de los clubes ciclistas de la zona y de la Federación Española de Ciclismo, de poder aumentar en una ruta más por provincia, de tal manera que lleguemos a las 200 rutas ciclistas protegidas el año que viene. Pero, ya le digo, primero tendremos que evaluar, no vaya a ser que por ampliar la ruta perdamos eficacia a la hora de la vigilancia.

En cuanto a las medidas para evitar el atropello de ciclistas, ya me he referido, y lo conocen ustedes ampliamente, a este proyecto de las rutas ciclistas protegidas, y además de ello, hemos presentado hace quince días aproximadamente, o quizás menos, una nueva medida, que es la instalación de dispositivos avisadores de presencia de ciclistas en la vía, que lo hemos probado como experiencia piloto en las carreteras de La Rioja, allí hemos instalado dieciséis equipamientos, que son unas señales triangulares con luminosos, que advierten a los vehículos de que en esos momentos en esa carretera, en esos tramos, hay presencia de ciclistas y, por lo tanto, debe extremar la precaución. Les tengo que decir que la señalización de las rutas ciclistas protegidas van a buen ritmo, muchas comunidades autónomas son las que se han ofrecido y han estimado que ellas son las competentes para colocar las señalizaciones. En la Comunidad de La Rioja hemos instalado este plan piloto, que la verdad es que es muy novedoso y tenemos también muchas esperanzas de que completen estas disposiciones relativas a las rutas ciclistas protegidas. En cuanto a las ciudades, como estamos trabajando de la mano de todas las entidades relacionadas con la bicicleta para elaborar el plan estratégico estatal de la bicicleta, será en el marco de ese plan estratégico donde podamos articular todas las medidas de carácter urbano para facilitar la afición y la movilidad, porque no todo el que se mueve en bicicleta responde a una afición, también hay ciudadanos que estiman que es un sistema de movilidad que les conviene, que les interesa; por tanto se va a abordar, como ustedes también conocen perfectamente, en el plan estatal de la bicicleta todo lo relativo al ciclismo urbano, que va a permitir además que los ayuntamientos puedan elaborar ordenanzas adaptadas ya a sus propias ciudades, una vez que tengamos elaborado ese plan estatal de la bicicleta.

Además de las rutas ciclistas protegidas y además de los dispositivos instalados en La Rioja a los que me he referido y además del plan estratégico estatal de la bicicleta, les quiero recordar que muchas de las quince medidas que se anunciaron en el mes de enero tienen su incidencia y su implicación en la protección a los ciclistas, como son los cruces inteligentes, las bandas sonoras centrales, etcétera, por lo tanto, creemos que estamos llevando a cabo un paquete de medidas interesantes en protección de los ciclistas. Además todo lo que a ustedes se les ocurra y todo lo que los clubes ciclistas que están representados —yo creo que trabajamos de una manera muy coordinada— nos vayan proponiendo, nosotros lo estudiaremos con mucho gusto, y no tenemos inconveniente en aplicar todas aquellas medidas que ustedes entiendan que pueden colaborar a reducir la tasa de siniestralidad de ciclistas. También les tengo que decir que el uso de la bicicleta en nuestro país en el último año ha aumentado, como ustedes saben perfectamente, exponencialmente y en estos momentos España es un país que tiene una afluencia de ciclistas por nuestras carreteras, los fines de semana fundamentalmente, realmente espectacular, y eso de alguna manera también nos sirve para estar más alerta todavía e intentar establecer más sistemas de protección sobre este colectivo vulnerable.

Y ya lo que me queda es hablar del tema de los examinadores, un tema que a todos nos preocupa y a nosotros, además de preocuparnos, nos ocupa, porque, entre otras cosas, es nuestra obligación. En el mes de julio comparecí aquí en esta misma sala ante ustedes, creo recordar que por espacio de dos horas y media, refiriéndome al tema de los examinadores, en mi modesta opinión, les entregué una abundante documentación relativa a este asunto, que sé que ustedes guardan con devoción y, por tanto, no voy a reiterar; les entregué el acuerdo firmado en octubre de 2015; les entregué un informe donde, en nuestra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 7

opinión, informábamos sobre el grado de cumplimiento de ese informe; les entregamos las ventajas que iban a suponer para los examinadores la promoción interna, en fin, creo recordar que les entregué documentación suficiente. No obstante, si ustedes necesitan alguna más o alguien no la tiene en estos momentos, se la volvemos a facilitar y no hay ningún problema.

¿Qué cambio o qué variación ha habido desde el mes de julio hasta hoy? Pues ha habido algo que no ha variado, que yo sepa, hasta la fecha, y es que la Dirección General de Tráfico sigue sin tener competencias para la autorización de subidas retributivas, esa competencia sigue siendo del Ministerio de Hacienda y Función Pública, como es lógico suponer, y por lo tanto ahí no ha habido ningún cambio respecto al mes de julio. La Dirección General de Tráfico no ha tenido nunca ni tiene competencia alguna en la autorización de subidas retributivas de cualquier tipo de funciones; no la tiene la Dirección General de Tráfico, pero no la tiene ninguna dirección general del Gobierno, por lo tanto, en ese aspecto, por mucho que se insista en que es un conflicto entre la Dirección General de Tráfico y los examinadores, aunque es evidente que son funcionarios que pertenecen a la Dirección General de Tráfico, les tengo que decir sinceramente que no me parece muy justo que se le pida a alguien algo que no tiene y, por lo tanto, por mucho que se insista en pedir, si no lo tenemos, es imposible que lo podamos dar.

Otra cosa es que no hayamos hecho —y ahora me referiré a ello— todas las gestiones oportunas para trasladar al ministerio competente la reclamación, no solamente de los examinadores, sino, como saben ustedes perfectamente, del resto también de los otros ocho colectivos de funcionarios de la Dirección General de Tráfico que formaban parte de ese acuerdo de octubre del 2015. Nosotros somos una dirección general dentro de un Gobierno, yo soy un director general dentro de las decenas que existen y no tengo más capacidad de obrar que esa y, por lo tanto, no puedo decirles sino que lo he planteado con la insistencia que creo que era razonable y el ministerio competente ha entendido que no hay razones suficientes, y yo particularmente también puedo entender las razones que ha esgrimido el Ministerio de Hacienda.

Como ustedes saben, la huelga lleva produciéndose desde el mes de junio, actualmente hay convocada una nueva huelga para el mes de noviembre, se están realizando los lunes, martes y miércoles, y el grado actual de seguimiento de la huelga —les informo de los últimos dos días— es de un 58%. Empezó con un seguimiento, si no recuerdo mal, de un 81 u 82%, puede ser que fuera del 85%, no lo recuerdo bien, y actualmente está en el 58%.

¿Quiere decir esto que se ha paralizado la actividad relacionada con los exámenes en las jefaturas de Tráfico? Pues no. No se ha paralizado ni muchísimo menos, es decir, la huelga está afectando de una manera negativa a los ciudadanos, si me permiten la expresión, como es normal en una huelga, y también está afectando de una manera muy especial en empresas, en autónomos, que son las autoescuelas, que están sufriendo realmente un perjuicio importante. No obstante, les quiero informar de que desde el inicio de la huelga a la fecha de hoy —hoy no porque hoy no ha habido huelga, afortunadamente, a fecha de ayer, que fue el último día de huelga— en España se han realizado 382 000 exámenes teóricos, es decir, no se ha suspendido ni un solo examen teórico, todos los ciudadanos que han querido examinarse del teórico lo han podido hacer, porque los funcionarios que están en las propias jefaturas han tenido el compromiso de atender la vigilancia de esos exámenes, y también quiero volver a insistir en mi reconocimiento a esos funcionarios que trabajan en el interior de las jefaturas por su apoyo para intentar minimizar también los efectos a los ciudadanos en los exámenes teóricos. Por lo tanto, repito, ha habido 382 000 exámenes teóricos, no se ha suspendido ni un solo examen teórico en España.

Respecto a los exámenes prácticos, se han realizado desde el inicio de la huelga hasta el día de hoy 333 000 exámenes prácticos. ¿La huelga ha incidido en la realización de los exámenes prácticos? Sí. ¿Ha habido una paralización de los exámenes prácticos? No. Estarán ustedes preguntándose, y con razón, cuántos exámenes se han suspendido. Se han suspendido 166 783. Por lo tanto, exámenes prácticos realizados, 333 000; exámenes suspendidos, 166 783.

Aparte del problema serio de la huelga de examinadores, en el mes de julio creo que también estuvimos hablando sobre la falta de examinadores. El tema de los examinadores tiene dos vertientes, una es la falta de examinadores producida por la crisis económica y las vacantes que hay en todos los ministerios y en todas las administraciones públicas de funcionarios, de la que no iban a estar libres los examinadores de tráfico, y otra cosa es la huelga de examinadores. Ya les he dado los datos de la huelga, tengo muchos más datos, pero, si quieren ustedes, en la segunda intervención me piden ustedes los que ustedes quieran y yo se los facilito con mucho gusto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 8

En cuanto al compromiso que aquel mes de julio adquirimos para progresivamente aumentar el número de examinadores hasta tener un número de estos funcionarios razonable en cada jefatura, les quiero decir que todos y cada uno de ellos se han ido cumpliendo y se están cumpliendo. En estos momentos están terminándose de formar 24, bueno, 22, porque ha habido dos bajas, 22 examinadores de la propia DGT, señores y señoras que trabajaban en las jefaturas en otras funciones, y que deciden hacer el curso de examinador para convertirse en examinador de tráfico, están terminando en la actualidad 22 examinadores en las instalaciones que tenemos en Móstoles y nosotros calculamos que a final de noviembre estarán ya prestando sus servicios en las distintas jefaturas.

Por otro lado, como saben ustedes, se abrieron 100 plazas de examinadores para miembros de las Fuerzas Armadas, que, debido a que cumplen la edad reglamentaria, la edad pertinente para finalizar sus servicios en las Fuerzas Armadas, tengan una posibilidad de ejercer su función pública en las cuestiones civiles, como es Tráfico. Ya saben, porque también se lo he explicado alguna vez, que, igual que se hizo con Correos, que tenemos bastantes funcionarios o exfuncionarios de Correos en nuestra jefatura, lo mismo va a ocurrir con funcionarios que prestaban antes sus servicios en el Ministerio de Defensa y ahora van a pertenecer a la Jefatura de Tráfico en su calidad de examinadores. Se han abierto las plazas por fin, se abrieron las 100 plazas, se están apuntando progresivamente y nosotros entendemos que a finales de enero aproximadamente podremos tener ya disponibles esos 100 nuevos examinadores procedentes de las plazas abiertas para los miembros de las Fuerzas Armadas. Y también ya se está ultimando la convocatoria de las 70 plazas de acceso libre a la función pública. Ya sabéis que se crearon 500 plazas, de las 500 plazas, 430 correspondían a promoción interna y 70 eran de acceso libre. De las de acceso libre también está ya a punto de salir la convocatoria y pronto también, entre los exámenes teóricos, el curso de examinador; en el mes de junio tendremos también esos 70 examinadores. Eso quiere decir que en el mes de julio tendremos un saldo neto positivo de unos 100 examinadores más, descontados aquellos que durante ese periodo van a jubilarse, por lo tanto, evidentemente, vamos a redistribuir ese saldo neto en aquellas jefaturas deficitarias, porque también les he contado que no en todas las jefaturas hay una falta de examinadores, sino que son solamente algunas, en torno a quince o dieciséis, el resto llevan un ritmo normal de presentación de candidatos a exámenes. A esas jefaturas que son deficitarias, que son fundamentalmente las relativas a las islas, País Vasco, Cataluña y alguna jefatura más, es adonde van a ir destinados para de esa manera soslayar la falta de estos examinadores y recuperar el ritmo normal de exámenes.

Y el siguiente compromiso —y con esto termino— relativo a los examinadores era la reclamación de este colectivo, que fue lo que pudimos conseguir ante el Ministerio de Hacienda y Función Pública, referida a la dignificación del puesto de examinador, de tal manera que 435 de los actuales examinadores, el 60 % de los mismos, van a pasar —el que quiera, evidentemente, el que haya optado a esa promoción interna y se prepare el temario, que también la Dirección General de Tráfico está elaborando unos cursos *online* para ayudarles a prepararlos— de pertenecer al grupo C2 al grupo C1 y de esa manera tener las mejoras retributivas que ustedes ya conocen y que están en esos documentos de jubilación, de trienios, de poder acceder a su vez a otros grupos funcionariales. Ese compromiso se empezó a cumplir en el mes de septiembre y nosotros calculamos que a primeros de enero los que quieran participar de esa promoción interna, de esa dignificación de su puesto, estén ya clasificados en el grupo C1.

Nosotros, y por concluir esta cuestión, en todo lo que sea competencia de la Dirección General de Tráfico —lo he repetido en multitud de ocasiones—, estamos abiertos a dialogar y a negociar todo lo que se quiera. Les quiero decir que no ha habido un director general de Tráfico que no haya estado en todas y cada una de las reuniones con el comité de huelga y antes de la huelga con los examinadores y, por lo tanto, yo creo que, modestamente, he intentado hacer todo lo que estaba en mi mano y todo lo que era competencia de la Dirección General de Tráfico, lo que ocurre es que, como decía antes, exigirle a la Dirección General de Tráfico que dé aquello que no tiene, me parece que no es una postura que sea viable, por utilizar un término aséptico.

Sobre esta cuestión también tengo documentación abundante y suficiente, por si ustedes necesitaran más aclaraciones o cualquier tipo de cuestión, y con mucho gusto en la segunda intervención les podré informar.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general, por la detallada y muy fundada explicación que ha dado sobre los tres asuntos tratados y, tal y como señalaba antes equivocándome, ahora sí tiene la palabra el Grupo Socialista, por diez minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 9

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor director general, le agradecemos sus palabras, su intervención, especialmente la información que ha aportado en materia de las medidas que toma el Gobierno para combatir los datos de siniestralidad y también las medidas que se están tomando contra los atropellos a ciclistas. En ese sentido, esta parte de la intervención creemos que sí ha sido satisfactoria y le agradecemos la información que nos ha aportado.

Estamos preocupados por la evolución de los siniestros en carreteras y ciudades en España, lo dije la vez anterior, entre 2004 y 2011 la reducción fue muy importante, entre 2012 y 2016 no se ha producido esta evolución, en todo caso un pequeño repunte que es preocupante. Usted lo ha calificado como nos estamos estancando en el éxito, bueno, lo justo sería decir que el éxito corresponde a la época 2004-2011 y el estancamiento a la época 2012-2016. De hecho, el año 2017 va a ser muy parecido a 2016, que fue un mal año, es verdad que hubo un incremento de desplazamientos, pero esto también se produjo en la década anterior y se reducía el número de siniestros, y, de hecho, estamos ahora mismo en los datos de siniestros con víctimas del año 2007, el año 2016 es muy parecido al 2007, no el número de fallecidos, sino el número de siniestros con víctimas.

Nosotros creemos que el Gobierno sí está tomando medidas, lo que no sabemos es si son las acertadas o si son las suficientes, y desde luego, cuando los datos nos dicen lo que nos están diciendo, hay que hacer una evaluación rigurosa y tomar medidas. En cualquier caso, lo dijimos y lo seguiremos diciendo, vamos a apoyar al Gobierno siempre que tome medidas y que esté activo en esta materia. De algunas de las cuestiones que ha dicho nos gustaría también saber si va a haber ayudas a la financiación de los sistemas autonómicos de salud para estas pruebas que ha anunciado; en definitiva, si va a haber colaboración interadministrativa, porque una parte muy importante tiene que ver con los siniestros en ciudades y en núcleos urbanos y eso depende fundamentalmente de los ayuntamientos.

En relación con los atropellos a ciclistas, tenemos viva ahora una ponencia en la Comisión de Justicia para la reforma del Código Penal que tiene que ver en general con los siniestros y que tiene que ver también en parte, porque ha sido impulsado, hay que reconocerlo así, por la sociedad civil, por los colectivos ciclistas, por el impulso de Ana González y de gente que está preocupada por esta cuestión, que —lo diremos allí— no resuelve la tipología mayoritaria de supuestos que han quedado despenalizados desde 2015, y me estoy refiriendo fundamentalmente a las imprudencias leves. Tenemos que trabajar en eso y me gustaría que la DGT no se inhibiera de esa cuestión, porque a quien desprotegemos al final si hacemos reformas como la de 2015 es a víctimas de siniestros en carretera.

En cualquier caso, y más allá de lo que la Comisión de Justicia está haciendo, reconocemos y agradecemos las medidas que toma el Gobierno en esta cuestión, aunque creemos que hay que hacer una aportación más integral para intentar conciliar, hacer compatibles diferentes usos de movilidad, que se están produciendo cada vez más. El desplazamiento en bicicleta en nuestro país no va a dejar de crecer, afortunadamente, y lo que tenemos que hacer es una estrategia del Estado, de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de la sociedad civil en general para abordar esta mejor convivencia que tiene que ver con la movilidad sostenible y, sin embargo, estando de acuerdo y agradeciendo toda la parte de la intervención que tiene que ver con la siniestralidad y con los atropellos a ciclistas, no podemos decir lo mismo de lo que tiene que ver con el conflicto con los examinadores y discrepamos de manera concreta con la acción del Gobierno, porque, según afirma Asextra, más de 120 000 alumnos aspirantes a carné de conducir, esperan a poder examinarse, porque 30 000 familias, según CNAE, viven de las autoescuelas y viven hoy angustiadas de poder perder su trabajo o su pequeña empresa, porque unos 700 examinadores solo piden lo que usted mismo calificó de justo y necesario, aunque ahora le pueda parecer que no puede hacer nada por ellos.

Y ya no se lo pide el Partido Socialista ni Podemos ni Ciudadanos ni esta Cámara a través de la Comisión de Seguridad Vial, que ha aprobado diversas resoluciones y proposiciones no de ley, se lo pide UPN, que es su partido hermano de Navarra, que los dos diputados han firmado, exigiéndole a la DGT que dé cumplimiento a la subida salarial del complemento específico para los examinadores según el acuerdo alcanzado con los sindicatos en 2015, UPN, es decir, ustedes mismos. Se lo pide el Defensor del Pueblo cuando le dice que cuáles son los motivos por los que no se puede dar cumplimiento a lo afirmado por el director general de Tráfico, es decir, por usted, en fecha de 10 de mayo de 2017 ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, cuando dijo aquí que no existían problemas presupuestarios y que la cuestión referida al complemento específico podía solucionarse con una transferencia entre capítulos presupuestarios de la propia DGT, no de otros ministerios, y añadió que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 10

desde la dirección general se iba a rehacer la propuesta a la Cecir, vamos a decirlo claro, a Montoro, y que se iba a negociar con Función Pública, es decir, con Montoro, una propuesta específica para el colectivo examinador. A estas alturas no caben muchas excusas, porque en 2015 es la DGT la que firma y, si la DGT es la que firma, entenderán que los examinadores se lo pidan a la DGT, no vale decir que ahora no tiene competencias, si fue la DGT la que lo firmó, y es verdad que no dijo «lo vamos a hacer nosotros», pero sí se comprometió a conseguir, es decir, a que sea aprobada, a pelear esa aprobación, por tanto, es la DGT. En segundo lugar, porque, recientemente, y con amplio consenso, desde luego con apoyo del Partido Socialista, se ha decidido que a la Guardia Civil y a la Policía Nacional hay que igualarle los salarios con los Mossos d'Esquadra, yo estoy absolutamente de acuerdo con esa propuesta, se va a buscar una solución a un colectivo que es mucho más amplio y una solución que es mucho más costosa, pero, como es justa, se va a hacer. Pues la de los examinadores, según usted, era justa y necesaria.

Por otro lado, la DGT es una de las entidades de la Administración central más saneadas, con más capacidad para poder gestionar esta cuestión. Además de todo esto, la solución cuesta menos de 3 millones de euros y, sin embargo, el problema que está agravándose por no resolver el conflicto nos está haciendo perder decenas de millones a los españoles y a las españolas, que es lo que le está costando a las autoescuelas este conflicto entre el Gobierno y los examinadores que luchan por lo que usted decía que era justo y necesario, por tanto, las pérdidas se van a transformar en demandas, en futuras indemnizaciones y en compensaciones y el Partido Socialista va a apoyar a las autoescuelas para que pidan indemnizaciones y también para que se establezcan compensaciones a este sector, porque tanto Asextra como los sindicatos han querido negociar y han mantenido una oferta permanente de diálogo y desde hace meses, desde hace dos meses, no hay más que respuestas nulas, porque la inacción, porque la pasividad y porque la negligente forma de atender este problema por parte del Gobierno, está conllevando que vayamos a asistir a una de las huelgas, si no a la huelga más duradera de la historia de funcionarios en España. Por algo será, y el problema es que esto lo están pagando los 120 000 aspirantes a carné de conducir, las 30 000 familias que viven y sobreviven de las autoescuelas y los funcionarios examinadores de la DGT, pero también los ingresos del Gobierno de España, que se resienten al no poder cobrar la tasa, según decía usted, en un número de, creo que ha dicho, 167 000 exámenes, ingresos que no se cobran por parte del Gobierno de España, así que el único que no pierde parece ser que es el director general o el ministro de Hacienda, que, como es la pólvora del rey, pero esto son pérdidas para la Administración General del Estado que se dejan de percibir.

Por eso nosotros le pedimos a usted, señor Gregorio Serrano, que actúe, que negocie, que resuelva el problema que solamente puede resolver el Gobierno, la DGT, la Cecir, el ministro del Interior, el ministro de Hacienda, el Gobierno y, si no quiere, no sabe o no puede, pues deje que lo haga alguien que sí quiera, que sí sepa o que sí pueda, pero lo que no podemos hacer es pasarnos también todo noviembre y probablemente después todo diciembre, con una huelga de tres días de los examinadores, que reclaman lo que usted dijo que era justo y necesario, pero que está provocando enormes pérdidas a un sector que no puede hacer nada. Usted ha dicho que le parece injusto que se lo reclamen a usted, pues fíjese lo que le parecerá a las autoescuelas, que solamente pueden pasar por la vía de la Dirección General de Tráfico y que, sin embargo, se están arruinando y qué le parecerá a las 120 000 personas, ciudadanos de este país que quieren examinarse porque lo necesitan para su trabajo o para otra cuestión y que no pueden hacerlo. Por eso le pedimos los diputados y diputadas del Partido Socialista que en esto, que es en lo único, en lo que fundamentalmente discrepamos, porque queremos llegar a acuerdo en materia de DGT en todo lo demás, actúe, intervenga y si no quiere, no puede o no sabe, pues deje a alguien que quiera, pueda o sepa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo.

A continuación, para turno de palabra, tiene la oportunidad el portavoz del Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señor director general de Tráfico.

Volvemos aquí e, igualmente, le agradezco las acciones y los recursos que se han puesto en los dos primeros puntos, así como la contestación que ha dado acerca de la siniestralidad y de los ciclistas. En cuanto a la siniestralidad, ha pedido que debíamos pensar conjuntamente cómo podíamos hacer que ese estancamiento dejara de ser y que siguieran bajando, esto ha pasado también en Suecia, cuando aplicaron la visión cero y la diferencia que tenemos entre Suecia y España, a mi parecer, es que ellos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 11

empezaron aplicando medidas más sistémicas, ahora están empezando a aplicar medidas más individualizadas y, sin embargo, en España hemos tenido una tradición muy de ir al individuo más que de atajar los problemas, esto lo dice también Cesvial o la parte académica, en el que no hemos abordado tanto el tema de la cultura de paz vial.

He tomado los datos que ha comentado acerca de que ha aumentado la siniestralidad, fundamentalmente en vías urbanas, y ha dado causas relativas precisamente al individuo, velocidad, sustancias, distracciones y cinturón de seguridad, sin embargo, cuando ha hablado de a qué se podía corresponder, ha hablado de que el parque estaba envejecido, el censo de conductores era un censo importante, pero no ha dicho que el censo se está estancando, sin embargo, la movilidad está aumentando. ¿Qué quiere decir eso? Que tenemos un problema de movilidad inducida, cada vez estamos utilizando más, en un sistema productivo que nos obliga a salir más de casa, el coche y, por lo tanto, eso provoca más accidentes. Quizá lo que está fallando es precisamente ese modelo productivo o esa educación social, que nos está impidiendo ver lo que está ocurriendo: se está enfocando al individuo, en el aumento de sanciones, ha dicho que había recursos, más de 100 000 pruebas de drogas, que se iban a aumentar a 150 000, 120 000 furgones de pruebas; se está haciendo mucho hincapié en el tema de penalizar las conductas individuales, pero no se está haciendo tanto esfuerzo, y creo que es una de las claves, en entender una visión sistémica.

En cuanto a los ciclistas, ha hablado del Plan estratégico de la bicicleta, y otra de las cuestiones que me gustaría que respondiera es relativa a esos grupos de trabajo en los que están adecuadamente representados los colectivos ciclistas, llegan a una proposición, se lleva al pleno, y en ese pleno del Consejo de Tráfico hay una representación mayoritaria sobre todo de fabricantes de automóviles, digamos que están infrarrepresentados los colectivos ciclistas, cuando es un plan estatal específico de la bicicleta. Esa es una de las peticiones que le hicimos en la comparecencia anterior, que se sacara el decreto de la composición del pleno del Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible para que estuvieran adecuadamente representados todos y se pudiera dar inclusión a estos colectivos. Ah, bueno, y ha dicho también: reducir la tasa de ciclistas. Quiero corregirle: reducir la tasa de siniestralidad en ciclistas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Es un error. Perdón. Es evidente que no quería decir eso.

El señor **LUIS BAIL**: Ha comentado acerca de reducir la tasa de ciclistas, pero ha sido un lapsus, un error, y por eso lo corrijo, con su permiso, porque creo que estaba claro.

Como ha dicho el portavoz socialista, igualmente hay una ponencia a petición del Partido Popular para la modificación del Código Penal en cuanto al abandono del lugar del accidente, en la que estamos también como ponentes y aportaremos soluciones en cuanto a la reforma que se hizo en 2015, que creo que se pueden modificar muchas cosas, lo hemos comentado en pleno y seguro que usted habrá escuchado las intervenciones.

Y voy directamente a la comparecencia que pedía mi grupo, que era la de los examinadores de tráfico, tema que he de decir que nos parece un poco descorazonador. No sé si le gusta mucho el cine, pero hay una película de los ochenta que se llama *El laberinto*. Es una película de David Bowie y aparecen una serie de iconos, uno de ellos son dos puertas enfrentadas en las que los llamadores están vivos y están condenados a entenderse, a comprenderse porque permanecen allí; sin embargo, la argolla de llamar, uno la tiene en las orejas y otro la tiene en la boca, uno no puede escuchar y el otro no puede hablar. El problema que tenemos aquí es que nos encontramos a un colectivo de examinadores y a una DGT, y uno dice que no se le está escuchando y el otro digamos que tiene mucha más capacidad de hablar. Usted cuando vino aquí habló de diálogo, diálogo, diálogo, y no me cabe duda de que ustedes han hecho manifestaciones acerca de este asunto, han estado en las reuniones, en las asambleas, sin embargo no estamos viendo ningún avance en este tipo de negociación, y lo dice, como ha comentado antes un portavoz, el Defensor del Pueblo, que le pregunta acerca de la viabilidad de una solución presupuestaria parecida a la adoptada en el año 2008, como se describe en las consideraciones que hace, para solucionar el actual conflicto. Volvemos otra vez al famoso acuerdo en el que se decía que la DGT está y seguirá realizando los esfuerzos necesarios para que esta propuesta sea aprobada por el órgano competente. Y esto está pasando en Cataluña, pero creo que lo podemos traer aquí porque no nos estamos entendiendo en la literalidad del acuerdo firmado, ese acuerdo firmado por funcionarios. Si usted contradice que esto no es un acuerdo en el que se compromete a la DGT a que se apruebe esa subida del complemento específico, o está contradiciendo a quienes firmaron ese acuerdo o tiene que llevar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 12

cabo acciones. El Defensor del Pueblo también le insta y le recomienda la lectura de la proposición que aprobamos en esta Comisión acerca de cumplir con carácter urgente el compromiso asumido por la Dirección General de Tráfico en relación con el aumento del complemento específico y que supone 3000 euros al año por examinador. Es decir, desde esta Comisión, independientemente del entendimiento que tengamos sobre la literalidad del acuerdo, le estamos instando a que cumpla esa subida de 3000 euros al año por examinador; se lo estamos diciendo ya, no hace falta ni siquiera que entremos a debatir sobre si lo que se firmó está dentro de las competencias o no. Porque dice usted que de aquello que no tiene no puede rendir cuentas. Entendemos que es así, pero en el momento en que nosotros le estamos instando, y la proposición del Congreso insta siempre al Gobierno, no solo a la DGT, y entendemos todos los que estamos aquí que Gobierno solo hay uno, entendemos que también estamos instando en lo que le toca al Ministerio de Hacienda, utilícelo para decirle a la Cecir o a Montoro o a quien sea que esto es así.

Están hablando de las propuestas que usted entregó aquí. La mayor parte de las propuestas iban encaminadas a la falta de examinadores a largo plazo. Ya lo dijimos, que las medidas iban a entrar en 2018, pero que los efectos los íbamos a sufrir en noviembre y diciembre, que es cuando más exámenes prácticos deberían estarse haciendo; es uno de los periodos vacacionales y va a haber gran afluencia, por lo tanto va a haber una gran pérdida para las autoescuelas y va a haber también una gran pérdida en cuanto a la Dirección General de Tráfico, que se supone que es un órgano que crea superávit, en concreto con las tasas de exámenes, y no va a poder hacer ese ingreso y cuando lleguemos a la negociación de presupuestos hablaremos otra vez de que el problema que tiene España no es tanto de gasto como de ingreso. Se lo hemos dicho, se lo ha dicho hasta usted mismo, se lo ha dicho el Defensor del Pueblo, se lo hemos dicho en el Congreso de los Diputados, creo que la vía está muy clara, lo que no sé es por qué no estamos consiguiendo hacerlo. Si no es capaz el Gobierno de resolver este asunto pues, por favor, traiga los presupuestos a la Cámara, haremos la enmienda correspondiente y lo sacaremos adelante, yo creo que no es algo tan complicado. Tiene toda la ayuda que desde aquí podamos brindarle y desde luego la exigencia, la urgencia que tienen tanto los trabajadores de las autoescuelas como los empresarios como las familias y los trabajadores funcionarios de la DGT.

Así que mucha suerte, estamos aquí para lo que nos pueda necesitar y esperemos que consigamos solucionar esto en los próximos días porque si no vamos a estar en una situación realmente penosa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación tendrán la palabra los grupos que no tenían comparecencia solicitada. El Grupo Mixto veo que está ausente. Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Legarda.

El señor **LEGARDA URIARTE**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias también, director, por las explicaciones que nos ha dado.

No me repetiré, en exceso al menos, porque los comentarios de los portavoces que me han precedido básicamente los suscribo, pero sí tengo que manifestar en primer lugar que, efectivamente, en cuanto a la siniestralidad se está produciendo un amesetamiento, como usted ha indicado. Las cifras, y también hay que reconocerlo, con carácter general en una proyección a largo plazo de los objetivos de la Unión, dan para España un grado de cumplimiento satisfactorio, pero también es cierto —y ya se lo indicamos al ministro en alguna comparecencia que hemos tenido— que sí se está produciendo un amesetamiento y es cierto —el coste marginal de las cosas—, efectivamente, que es inversamente proporcional el esfuerzo a las mejoras, pero también tenemos que señalar que hay territorios dentro del Estado con competencias en Carreteras y competencias en Tráfico que, con un ritmo de crecimiento de rebaja de los accidentes en el plan de la Unión, que íbamos un poco parejos con el Estado, sin embargo ese amesetamiento no se ha producido, y no solo en esos territorios sino también en alguna otra comunidad más. Entiendo que las cosas son difíciles; tengo también que decir que la coordinación en lo que a nosotros compete —con el Departamento del Interior del Gobierno Vasco— me consta que es muy buena y que es muy fluida, que hay un buen entendimiento, una coordinación de las medidas y una adopción por cada parte de las mejores prácticas de cada cual, pero también me tendrá que reconocer que ese amesetamiento no se produce, digamos, como una evolución natural de las cosas, que también, porque hay otros territorios que podían estar en esa misma situación y sin embargo no siguen la misma evolución, no quiero decir, Dios no lo quiera, que en el futuro no nos encontremos con ese mismo amesetamiento.

Respecto a la accidentabilidad de los ciclistas, se ha hecho aquí énfasis en las medidas, en la toma en consideración que hicimos en el Pleno de una proposición de reforma del Código Penal para las imprudencias graves. Tengo que recordar a todos los miembros de la Comisión que en todas estas cosas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 13

siempre hay distintos puntos de vista y, ciertamente, las asociaciones judiciales no ven con muy buenos ojos esa vuelta al Código Penal de determinados ilícitos que salieron y, por supuesto, mucho menos el de las imprudencias leves, que también se está hablando como una posible enmienda. Sí quisiera, en la medida que pueda —entiendo que es un poco delicado—, que nos dé su opinión.

Y respecto al tercer extremo, me sumo a las consideraciones y a las quejas del resto de portavoces. Yo estoy convencido de que usted es consciente del problema humano que se está generando. Hablamos de autoescuelas; al final son familias, son pymes, son autónomos. Y también las consecuencias que se están produciendo para los ciudadanos en aquellos territorios que tienen mermado el número de examinadores, básicamente por jubilaciones, y que los refuerzos no están atendiendo, porque también usted tiene que considerar que ese 50 % de suspensión de pruebas prácticas sobre los trescientos treinta y tantos mil —o sea, ciento sesenta y seis mil algo— no son en el conjunto del Estado, sino precisamente en aquellos territorios que no son la mayoría pero que concentran ese 50 %, lo que les supone unas caídas de un 70 % porque, claro, no podemos partirlo entre todo el Estado sino solo entre aquellos territorios que usted ha cifrado, si no he entendido mal, en 18 jefaturas de tráfico. Es un problema gravísimo; hay familias que están endeudadas, que no van a poder pagar sus créditos y que están cerrando los negocios. Afortunadamente, todavía no son muchos, pero el escenario que usted nos pinta es el año 2018, y en 2018, como se dijo con la crisis, hay mucha gente que va a llegar a la playa, pero justo se va a ahogar cuando esté llegando a la playa; 2018 está lejísimo a estos efectos y hay otra huelga anunciada. Yo le pediría que trasladara esto al Gobierno —no dudo que lo hace, pero con mucho más énfasis porque usted es el responsable ante la sociedad; a Hacienda, a Función Pública no se les ve, es a Tráfico— y que haga todos los esfuerzos posibles. Y sobre todo cuando parece que es una cantidad ínfima de dinero, no solo en el conjunto de los presupuestos sino en el conjunto de la DGT, que me parece que anda por los 1000 millones o 900 largos y, según los datos que usted dio, esto son 2750000, no llega a 3 millones.

Usted nos ha dicho que nos pongamos un poco en su lugar, que no se le puede responsabilizar porque no tiene los instrumentos para solventar la situación, pero me ha parecido entenderle, así en una especie de *obiter dicta*, que Hacienda tiene unas razones que usted —me ha parecido entender— pudiera hasta compartir. Entonces, si he tomado yo buena nota de esa afirmación, me gustaría preguntarle en qué sentido considera usted que es compatible o que puede atenderse esa posición que en este momento está tomando el Ministerio de Hacienda, ya que, por una cantidad de dinero francamente pequeña, el saldo neto es demoledor; es demoledor para la sociedad y sobre todo en esos territorios. Nosotros, en el País Vasco, lo sufrimos especialmente en un territorio, como usted conoce, que es Guipúzcoa, pero es demoledor para los ciudadanos y para los pequeños empresarios y familia es la quiebra, es la crisis.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Legarda.

Corresponde el turno al Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, que está ausente del debate. Por lo tanto, tiene la palabra la portavoz del Grupo Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Serrano, por comparecer de nuevo en esta Cámara, pero yo le diría que respecto a julio parece que estamos viviendo en el día de la marmota porque no hemos visto, especialmente en lo que se trata de la huelga de examinadores, ningún avance. Yo creo —lo decíamos ya en julio— que la huelga de examinadores requería una solución inmediata, y las causas, los motivos son bastante claros. La huelga bloquea las autoescuelas; evidentemente, si no hay examinadores no puede haber exámenes, y estamos hablando, en el caso de las autoescuelas, de 30000 familias que viven de su trabajo en las autoescuelas y muchos de esos trabajos están en riesgo; están en riesgo de perder sus negocios, de quedarse sin trabajo y yo le preguntaría —ya sé que me va a decir una vez más que no es competencia de la DGT, pero le preguntaría al Gobierno— cuáles son las ayudas que tiene previstas para este sector, que sinceramente, con esta huelga, entre todos —ustedes, nosotros, la inacción en definitiva— nos lo estamos cargando.

Yo tenía anotado de julio, y es un cambio, el único cambio que he visto, que se calculaban unas 150000 personas que no se iban a poder examinar este verano. Pues mire, usted ha mejorado aún esa cifra, usted la ha subido a 166783 personas que no han podido examinarse del carné de conducir, del práctico, como usted bien ha dicho, porque el teórico está asegurado ya que se hace dentro de la DGT y por tanto no hay ningún problema, se sigue cobrando la tasa y no se ve afectado el Gobierno; sin embargo, sí se están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 14

viendo afectados los ciudadanos, que muchos de ellos a lo mejor no han podido conseguir un trabajo este verano a causa de este conflicto y, por supuesto, como le decía, las 30 000 familias que viven de las autoescuelas. Sinceramente, señor Serrano, no lo entiendo; usted es una persona dialogante y yo sé que tiene potestad para hablar dentro del Gobierno, a través del ministro, de Zoido, a esferas superiores para dar una solución a este conflicto. Sinceramente, no lo entiendo. Es una situación que está enquistada por algún motivo que ustedes conocerán y que está afectando a demasiada gente ya. Así que reitero lo que le decía en el mes de julio: tenemos que buscar una solución inmediata, porque el coste presupuestario es muy bajo. Yo seguiré insistiendo a nivel de negociación con ustedes para que esto se plasme o salga adelante vía enmienda en los presupuestos o simplemente se haga dentro de la propia DGT, como decíamos también en julio, que se pueden buscar soluciones alternativas, aunque creo que la más correcta es ese complemento específico, no solamente, como usted decía, para los examinadores, sino también para los otros ocho grupos que están dentro del acuerdo. Creo que se puede hacer y si no se puede hacer inicialmente a través de los presupuestos, hay infinitas vías administrativas por las que se puede solucionar. Sinceramente, no lo entiendo; creo que se puede hacer y desde el Grupo Ciudadanos seguiremos negociando con ustedes, como hacemos en todo, como hemos hecho en el caso de la Policía y de la Guardia Civil, que llevamos insistiendo vía proposiciones no de ley al Gobierno, pidiéndoles esa equiparación salarial con otros cuerpos policiales, que creo que es de justicia. Y, mire, es que creo que este caso también es de justicia, y además con un coste muy inferior y que se puede asumir. Así que no acepto un no por respuesta, se lo digo de verdad, y seguiremos hablando desde el Grupo Ciudadanos con el Gobierno porque creo que es algo que se puede solucionar. Es tan sencillo como que todas las cosas tienen solución si realmente se hace una propuesta para ellas y si hay intención política de solucionarlas.

Así que lo siento, pero su respuesta hoy no me vale porque no me está dando ninguna información nueva, no estamos avanzando en absoluto. Es más, yo le diría que lo que se ha hecho está bien, estamos hablando de aumentar las plazas en la DGT, pero de acceso libre, le insisto, son 70 plazas y, con las jubilaciones, no vamos a conseguir aumentar la plantilla de examinadores, y usted lo sabe, al final no lo vamos a conseguir. Y la mejora que usted propone de la especialidad a mí personalmente me parece que está muy bien, pero los propios examinadores me han comentado que se están apuntando ya, porque esa convocatoria efectivamente está abierta desde octubre, pero no saben en qué va a consistir la especialidad, ni siquiera saben, fíjese, si van a seguir perteneciendo a Muface o si van a ser adscritos a la Seguridad Social, tienen una inseguridad absoluta de qué les deparará el futuro si deciden adscribirse a la especialidad, por ponerle un ejemplo.

En fin, que hay una serie de cuestiones aquí que tienen solución y por tanto no nos podemos conformar con soluciones a medias o con parches, porque creo que no es justo para las autoescuelas ni para los ciudadanos ni tampoco para la DGT, que yo creo que debería potenciar más a sus trabajadores. Usted sabe, como yo, que los funcionarios de la DGT son gente muy capacitada —algunos nos están acompañando al fondo de la sala y los conozco muy bien— y creo sinceramente que merecemos más, creo que en ese sentido merecen más y merecen un reconocimiento mayor. Y sí le pediría al señor director que usted velara también por ellos como director general de Tráfico. Ya sé que es muy difícil, es una dirección general, aunque yo insisto en que debería tener más capacidad de gestión, debería ser una secretaría de Estado, pero todo eso se andará a lo largo de esta legislatura. La Dirección General de Tráfico hace un trabajo excelente y creo que se debería reconocer a los funcionarios de Tráfico la labor que están haciendo y muchas veces también los riesgos que están corriendo.

Una vez dicho esto, que, insisto, no se queda aquí y nos tocará a usted y a mí hablar mucho sobre este tema y ver cómo lo podemos resolver, vamos a hablar de otros temas que han salido hoy en la comparecencia. Tampoco nos podemos conformar —y está muy bien ser los quintos de Europa— con los resultados, señor Serrano; no podemos, estamos hablando de 1810 fallecidos, estábamos hablando de 1600 en el año 2015, un incremento del 7%, como usted bien decía, y me parece grave, me parece muy grave porque además en 2017 esas cifras están aumentando. Es cierto que cada vez las políticas son más difíciles. Inicialmente se produce un descenso pronunciado de la accidentalidad y luego se llega a una zona valle, esa asíntota de la que hablamos muchas veces, en que es muy difícil reducir, pero es que desde el año 2013 no se están haciendo políticas efectivas dentro de la DGT, se lo llevo diciendo mucho tiempo en esta Cámara y en las repetidas ocasiones en que hemos hablado. No se puede echar la responsabilidad absoluta a factores que afectan al individuo, a las distracciones. Evidentemente, en cuanto cogemos un coche estamos predispuestos a tener un accidente, eso es así, pero la Administración sí puede tomar medidas, acciones que realmente reduzcan la accidentalidad, y hemos puesto algunos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 15

ejemplos, hemos hablado de temas concretos como el de los motoristas, el de los guardarraíles —un tema sangrante que llevan demandando mucho tiempo—, hemos hablado también de cruzar esos datos el caso de los ciclistas— con los datos que ya tiene la DGT de drogas y alcohol, porque en muchos casos se producen accidentes en ese rango horario en que coinciden los ciclistas con personas que han consumido drogas o alcohol. Hemos hablado de muchas cosas que la DGT además ya tiene medio en marcha, o sea, son proyectos que ya existen, pero que no acaban de salir. Lo de las motos lo hablamos el 30 de marzo y estamos en octubre, señor director, tenemos que darnos prisa, tenemos poner en marcha ciertos programas que yo creo que urgen. Usted decía cuáles son los problemas principales, usted lo sabe: velocidad, alcohol y drogas, distracciones y falta de uso de los sistemas de seguridad pasiva. Yo sumaría lo que le digo, estudiar realmente los datos que tiene la DGT, que son muy valiosos y que no se están utilizando en muchas ocasiones.

Insistiría también en que se tomen medidas con Fomento, que haya una buena coordinación con Fomento, porque si no, no vamos a avanzar nunca en seguridad vial, no vamos a conseguir reducir las cifras. Y también le informo que estoy pendiente de que el presidente de la Comisión me confirme la comparecencia del director general de Carreteras porque yo sé muy bien, como usted, que no todo está en sus manos, lo sé perfectamente; sé que donde está el presupuesto, donde está realmente la capacidad de acción en muchos casos es en Fomento, eso se lo reconozco, en Fomento, las comunidades autónomas y las diputaciones, pero hay que actuar y tenemos que hacerlo ya porque si no seguiremos teniendo cada año más víctimas, y yo le aseguro que un buen resultado para un director general de Tráfico es que bajen las víctimas, no que suban, es básico, eso lo sabe tan bien usted como yo. Y diría incluso, respecto al trabajo de todos nosotros en esta Cámara, que si no somos capaces de reducir el número de víctimas legislando en esta Cámara, somos tan responsables como usted, también se lo digo.

Hablábamos sobre el tema de los ciclistas. Por fin el Gobierno ha tenido a bien hacer caso a las exigencias de Ciudadanos en cuanto a la modificación del Código Penal para proteger a las víctimas de accidentes de tráfico, no solamente a los ciclistas, sino a las víctimas de accidentes de tráfico que, con la despenalización del año 2015, han sufrido un menoscabo de sus derechos claramente. Yo creo que vamos en la buena dirección, que en ese sentido estamos trabajando bien, pero habría que analizar qué normativa realmente hay en la DGT y qué podríamos hacer para que no salga gratis abandonar a un accidentado en el lugar del accidente, que no salga gratis darse a la fuga. Yo creo que eso es muy importante y medidas como esa creo que deberíamos estudiarlas de manera conjunta y ponerlas en marcha.

Sinceramente, creo que no tenemos tiempo que perder. Usted lleva ya en el cargo un tiempo, creo que razonable, como para saber que tenemos que empezar a funcionar ya, y en ese sentido, insisto, le tiendo la mano porque creo que hay muchas acciones que se pueden hacer, que no se van a resolver con preguntas parlamentarias en que yo le insista en si ya está en marcha el Invive motos. No, no se van a resolver así, se van a resolver poniendo en marcha sus proyectos, poniendo en marcha por ejemplo el GT-52 de motos en el Consejo Superior de Tráfico, que tampoco lo han hecho. Hay muchas cosas que se pueden hacer, señor director, que están en su mano y que confío en que las pongamos en marcha ya. Yo estuve muchos años trabajando en la casa que ahora mismo usted dirige y hay muchas cosas que no entiendo porque hay una capacidad de trabajo increíble, pero hay muchos temas que no se abordan y que sí se podrían solucionar, así que creo que es el momento de hacerlo y estamos en una buena etapa también para poner en marcha todas estas medidas.

Miren, ahora estamos hablando del tema de Cataluña y no hablamos de otra cosa, es un monotema. A mí me gustaría que algún día habláramos tanto de las víctimas de tráfico que fueran un monotema, porque realmente estamos hablando, como usted decía, de 25500 fallecidos en Europa. Es un tema lo suficientemente grave como para que el Gobierno se lo tome realmente en serio y se pongan en marcha medidas. Creo que realmente merece la pena, señor director.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Irene.

Para acabar el turno de grupos parlamentarios, tiene la palabra don Oscar Gamazo, portavoz del Grupo Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes, señor presidente; buenas tardes, señorías.

Bienvenido, señor Serrano, a su Comisión, la de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Quería agradecerle su intervención, tanto el fondo como el tono empleado en la misma en estos tiempos convulsos, en la que ha plasmado los ingentes esfuerzos de la Dirección General de Tráfico por aumentar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 16

la prevención de la accidentalidad en general, y en especial de los ciclistas, y por continuar fomentando espacios seguros de movilidad para los usuarios de las bicicletas, fortaleciendo una excelente cultura vial, porque el Gobierno sí que se toma en serio las víctimas, los fallecidos y los lesionados graves; ojalá no existiese ninguno.

También me gustaría —permítame, señor director— que estas primeras palabras en nombre de mi grupo parlamentario sean para recordar y honrar a todas las víctimas que han fallecido en nuestra red viaria y a todos los lesionados graves, para que pronto se recuperen de sus lesiones, y quiero recordar en especial a los 1810 fallecidos del año pasado.

Ha recordado que España está en la cúspide —es el quinto país en el *ranking* de la seguridad vial— y eso nos honra; también ha señalado que agosto ha sido el mes con el mejor dato histórico respecto a siniestralidad, ambos datos nos han de servir para continuar pedaleando todos juntos y trabajando todos, Gobierno, Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, grupos parlamentarios y sociedad civil y medios de comunicación para obtener y conseguir nuestro objetivo, que es alcanzar esa Visión Cero.

A diferencia de España, el resto de países que están en los primeros puestos no tienen —así lo dice el informe elaborado por la DGT y colgado en su web desde julio— ni los 75 millones de turistas que tiene España ni los desplazamientos que estos turistas realizan ni los más de 3,2 millones de motociclistas, con lo que eso conlleva porque, por desgracia, un 24 % del global de fallecidos pertenecen al colectivo motorista. En 2016, como ha dicho, los datos han sido tristes, ha aumentado un 7 % la siniestralidad —121 personas más—, y también ha recordado que hay otros factores que no pretenden enmascarar ese dato negativo pero que hay que tenerlos en consideración, como es el incremento del parque de vehículos, incremento del número de conductores e incremento de los desplazamientos. Ha destacado esa estacionalidad del número de fallecidos que ha valorado esa cumbre europea que nos ha contado, donde señalan que cuesta reducir el número de fallecidos aquellos que estamos en los niveles de excelencia, que ojalá fuesen muchísimo más bajos en España respecto al número de fallecidos, y que estamos en unos tiempos donde los esfuerzos han de ser mayores para obtener unos resultados tímidos; es decir, las expectativas no son muy ilusionantes, pero nos tenemos que esforzar para conseguirlo.

El portavoz del Grupo Socialista me ha parecido que presuntamente se han atribuido un cierto periodo donde ha habido un descenso de las víctimas. A mí me parece que cuando hablamos de víctimas y fallecidos no hay que ponerles marcas ni rasgos ideológicos y, como bien señaló el máximo mandatario de la seguridad vial en España en los tiempos donde ustedes gobernaban, en aquellos momentos el viento soplaba a favor más tiempo de lo habitual, no como ahora, donde tiene más mérito obtener mejores resultados, que es un poco lo que se analizó en esta cumbre europea que nos ha contado el señor Serrano. En este balance de la siniestralidad destaca que los usuarios más vulnerables de la vía —peatones, motoristas y ciclistas— continúan siendo el colectivo más afectado y con mayor incremento de víctimas: 67 ciclistas han perdido la vida en nuestras carreteras. Quiero recordar aquí la amarga primavera que sufrió toda la sociedad española y en especial los amantes del ciclismo con esos accidentes brutales en el sur de Valencia. En los accidentes ciclistas el 74 % de los fallecidos, como ha comentado, se producen en las vías urbanas, por tanto, los ayuntamientos tienen una parte importante a la hora de regular sus tramas y controlar su movilidad sostenible. En unas jornadas en las que tuvimos la suerte de preocuparnos de la seguridad vial pudimos oír que está pendiente de firmarse un convenio con la Federación Española de Municipios y Provincias. Será sumamente interesante que los ayuntamientos lideren junto al resto de instituciones la lucha contra la siniestralidad porque proteger a los miles de usuarios de la vía, en especial a los ciclistas, bien sea por práctica deportiva o por necesidad de movilidad, es algo en lo que estamos todos implicados; lo está el Gobierno; lo está el organismo que usted dirige, desde la prevención, la concienciación y la sanción; lo está el Parlamento; lo estamos nosotros; lo están los ayuntamientos y la sociedad civil.

Entre todas las medidas que ha destacado, porque el Gobierno no ha estado parado, no ha estado de brazos cruzados, la acción ha sido constante, ya que al Partido Popular le preocupa y le ocupa la seguridad vial y la movilidad sostenible de los ciclistas, que los fallecidos cada vez sean menores y los lesionados graves también. Ese es el objetivo irrenunciable, alcanzar la Visión Cero, del principal partido de esta Cámara, el partido que sustenta al Gobierno. Entre todas esas medidas nos gustaría destacar esas 140 rutas ciclistas que usted ha nombrado. No hace ni un año aún de la investidura del presidente Rajoy, del nombramiento del ministro Zoido y de la dirección que usted ostenta y, en menos de un año, los españoles tenemos 140 rutas ciclistas que antes no teníamos, lo que denota el gran interés del Gobierno por mejorar nuestra movilidad sostenible; unas rutas, que, por cierto, han sido consensuadas con los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 17

titulares de la vía, lo ha dicho usted, pero hace falta recordarlo, 26 000 kilómetros pertenecen al Gobierno de España y el resto son competencia de otras instituciones que están gobernadas por formaciones de diferentes colores políticos, por tanto, la responsabilidad es de todas las instituciones y de todos los grupos políticos.

Recordaba anteriormente la amarga primavera que sufrimos los españoles y en especial los valencianos en la N-332, e inmediatamente el Gobierno reaccionó, porque aquí la comparecencia se trata de hablar de las medidas urgentes; inmediatamente usted convocó un comité de seguridad vial donde aprobaron un Plan especial de protección y seguridad para vías ciclistas donde se incrementaba el control y la coordinación entre los helicópteros y los agentes que patrullaban. Son sumamente importantes las nuevas técnicas, entre las que hay que destacar esa aplicación de la Comobity, que nos indica dónde están los ciclistas y por dónde debemos conducir con menor temeridad, siempre de forma responsable. A este respecto, me gustaría poner de manifiesto que al igual que las nuevas tecnologías las podemos utilizar de forma positiva, entendiendo por positiva en el tema de la seguridad vial para reducir la siniestralidad y evitar los accidentes, es cierto que están proliferando ciertas aplicaciones o ciertos medios donde es fácil comunicar los puntos de control tanto de radares como control de alcoholemia. Esas alertas que podrían ser, en primer lugar, para salvar a las personas de una posible sanción, lo que consiguen es aumentar los riesgos de sufrir accidentes y de causar daños y víctimas en nuestra red viaria; a este respecto queríamos preguntarle desde nuestro grupo parlamentario si la DGT tiene alguna estrategia específica para evitar, para mitigar los efectos dañinos de las nuevas tecnologías o de las alertas sobre esta mala praxis de la utilización de las nuevas tecnologías, sobre esas excesivas alertas e informaciones sobre ubicaciones de los controles de vigilancia, que son imprescindibles. La labor de los agentes de la Guardia Civil en este punto hay que destacarla, por eso apoyamos y hemos impulsado esa equiparación salarial de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Luego volveremos a hablar al respecto.

Si las labores de la DGT son importantes respecto a la información, respecto a la prevención, respecto a la formación, yo creo que la más importante es la concienciación, y no me salgo del tema. Hay que felicitar a la DGT por la campaña realizada este verano; una campaña que ha conseguido concienciar a la ciudadanía ya que ningún conductor puede decir en estos momentos que desconoce cuál es la distancia obligatoria mínima para adelantar a un ciclista, que es metro y medio, gracias al recordatorio que nos ha hecho Ana González en esta campaña, que es la distancia entre la vida y la muerte. Aprovecho para agradecer la labor de la DGT y la labor desinteresada de doña Ana González, doña Mar Cogollos y don Jordi Porta, que generosamente han contribuido para intentar evitar futuros accidentes en nuestra red viaria. No ha sido la única campaña destinada a los ciclistas, esta era general, pero también hubo una en abril titulada «Almas ciclistas», que emotivamente recordaba el último recorrido de los ciclistas que no la pudieron acabar porque fueron víctimas de un accidente.

La colaboración institucional es importante y la colaboración de los grupos parlamentarios también. Han hablado aquí prácticamente todos los grupos parlamentarios, el Partido Nacionalista Vasco, Ciudadanos, los socialistas y la confluencia de Podemos de la reforma del Código Penal impulsada por el Partido Popular en esta Cámara, como bien ha recordado el compañero portavoz de Podemos, desde el compromiso adquirido por nuestro grupo parlamentario en diciembre de 2016 con Ana González y la Plataforma por una Ley Justa. Desde ese compromiso, nos comprometimos a presentar en el anterior periodo de sesiones una reforma del Código Penal; así lo hicimos y así ha sido tratado en el Pleno. Lo que nos gustaría en estos momentos es que a través de esta iniciativa que todos los diputados integrantes de esa ponencia vamos a tener la oportunidad de mejorar y de dialogar, como bien ha comentado la señora portavoz de Ciudadanos, contribuyésemos a realizar una normativa mucho más disuasoria de los comportamientos reprobables, endureciendo las medidas pero sin caer en el populismo punitivo; lo que no podemos hacer es incorporar al Código Penal todas las conductas, como bien ha dicho el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, por que sea un procedimiento más ágil, pues no, si se trata de eso, habrá que mejorar otros procedimientos.

La participación de la sociedad civil es sumamente importante, como también lo es la colaboración de los sectores y del movimiento ciclista. Dentro de la DGT hay un grupo de trabajo, el grupo de trabajo GT-44, seguridad en la circulación de los ciclistas, en el que nos consta que están trabajando en la normativa y en la seguridad en relación con los problemas de infraestructura, así como para mejorar las condiciones. Ha comentado que el Gobierno está impulsando el plan estratégico estatal de la bicicleta, que es una prioridad en esta legislatura del Gobierno, en el que está trabajando todo el colectivo ciclistas con equipos de asesores del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 18

En cuanto a la huelga de los examinadores, se trata de un conflicto estrictamente laboral de un grupo reducido de funcionarios, sí, que exigen un incremento que el director general ya señaló que era justo, como yo comenté —cualquier anhelo de incremento de un salario es justo y es deseable ya que todos queremos ganar más—; se trata de una reivindicación para mejorar su poder adquisitivo sea como sea, complemento específico o lo que sea. Al respecto cabe recalcar que la Jefatura Central de Tráfico en ningún momento se comprometió en 2015 a incrementar las retribuciones a los funcionarios examinadores porque carecía de competencias para ello, no se prometió la subida del complemento específico que ahora se exige, se acordó lo que todos sabemos y lo que quedó suficientemente aclarado por el señor Serrano. Se ha hecho referencia a una PNL que se aprobó a finales de junio, pero es que el acuerdo de esa PNL se cumple, porque, como quedó claro el 18 de julio, se cumplieron los acuerdos adquiridos en 2015.

¿Qué ha hecho el Gobierno respecto a estos paros que están afectando innegablemente a los trabajadores de la formación vial? No se ha quedado de brazos cruzados, ha trabajado y realizado propuestas, lo que ocurre es que dos no bailan si uno no quiere, y en este caso, aunque el Gobierno ha dotado de mayor estabilidad a la plantilla del colectivo examinador con mayor número y ha impulsado una equiparación salarial para que todo el colectivo examinador reciba la misma retribución, dignificando su puesto de trabajo, teniendo en cuenta —usted no lo ha recordado pero sí que lo haré yo— la mejora económica que supone ese impulso y ese esfuerzo del Gobierno, con esos 1536,58 euros mensuales más las mejoras de trienios y las mejoras de jubilación, nadie puede decir que este Gobierno está de brazos cruzados. Han hecho referencia a alguna película, y yo querría decir que parecería más bien el día de la marmota, porque la situación es así, los únicos responsables de los perjuicios económicos que alguien pudiera tener no es el señor director general de Tráfico, son aquellos que, defendiendo legítimamente sus derechos, todo hay que decirlo, están convocando una huelga que saben que no tiene ningún sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

A continuación, para concluir el orden del día, tiene la palabra el director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quisiera agradecerles a todos el tono empleado en esta comparecencia, que no es otro que el que hasta ahora, y espero que siga siendo así, se viene utilizando en comparecencias anteriores, y también les quiero agradecer sus críticas, como ya les he dicho en más de una ocasión. Yo les pido que, por favor, sigan siendo ustedes críticos, porque las críticas no gustan, es evidente que no nos gusta a nadie, pero son necesarias; mientras que uno las escucha no le están sentando nada bien, pero después uno reflexiona y la verdad es que sirven de acicate. Por tanto, les rogaría que sigan ustedes como hasta ahora, si me lo permiten, con ese tono, pero con esas críticas.

Voy a intentar contestar uno por uno a todos ustedes y después, si me lo permiten, cuando me refiera al tema de examinadores, lo voy a hacer a todos en conjunto porque más o menos todos han planteado las mismas cuestiones.

Al señor Bellido le agradezco el reconocimiento que ha hecho sobre la labor que está llevando a cabo la Dirección General de Tráfico. Yo creo que la seguridad vial, en principio, no tiene ideologías; es evidente que en la época del Partido Socialista se hicieron mejoras importantes en materia de tráfico y también es verdad que se venía de unos datos realmente tenebrosos de cifras y que fue relativamente fácil, no sin aplicar medidas innovadoras, novedosas, y arriesgadas para bajar esa cifra de siniestralidad. Lo que yo no tengo claro del todo, se lo digo sinceramente, es si prefiero estar en los puestos de cabeza ahora y tener dificultades, al igual que el resto de países que están en puestos de cabeza, para seguir bajando de manera significativa los siniestros o estar en los puestos de cola y tener facilidad para bajar de manera significativa el número de fallecidos. No lo tengo claro. Yo creo que preferimos estar donde estamos y lo que hay que hacer es seguir buscando medidas, seguir aplicando políticas, seguir haciendo esfuerzos que nos lleven a seguir reduciendo la siniestralidad.

En mi intervención anterior les he estado comentando qué medidas a inmediato plazo hemos tomado para reducir el repunte que se ha producido en el año 2016 pero no me he referido a una medida esencial que yo creo que es la que puede dar ese salto de calidad para dar comienzo a esa nueva fase de excelencia en la reducción de víctimas, que son las reformas legislativas. Ahora estamos con medidas especiales de aplicación inmediata para intentar reducir el 90% de las causas achacables al factor humano que provocan los accidentes. Ojalá yo pudiera ir conduciendo al lado de todo el mundo pero, desgraciadamente, ustedes saben que es imposible que eso sea así, por lo que tenemos que seguir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 19

trabajando en las reformas legislativas, en la ley de tráfico y seguridad vial que estamos elaborando con el concurso y asesoramiento de muchísimas entidades, asociaciones de víctimas, expertos, etcétera, y en los posteriores reglamentos, donde tendremos que dar ese salto de calidad, donde tendremos que abordar qué hacer con los cuatro factores principales que provocan los accidentes mortales de tráfico; qué hacer con la velocidad, qué hacer con el alcohol y las drogas; qué hacer con el cinturón de seguridad y qué hacer con las distracciones; y sobre todo qué hacer con dos cuestiones muy importantes, como es la formación vial, que es clave, y otra que considero la más principal y de la que nadie habla, que es la educación vial. Si en España no hubiera pasado lo que ha sucedido con los idiomas y con la educación vial, ni ahora muchos de nosotros nos moveríamos de manera insegura por los vericuetos europeos sin tener un dominio espectacular del inglés, porque somos víctimas de una generación donde no se atendió esa cuestión —a mí no se me atendió en esa cuestión, yo no tenía el poder de decidir esas cosas—, y en educación vial probablemente también seamos un país, al igual que otros, víctima de esa falta de sensibilidad en un asunto que provoca el mayor índice de mortandad de los jóvenes entre 18 y 25 años. ¿Cómo es posible que los accidentes mortales de tráfico sea el mayor motivo de mortandad entre los jóvenes de 18 y 25 años y que en este país entre todos no tengamos claro que la educación vial es un tema esencial? Ustedes se imaginan desde pequeñitos inculcándoles a los niños el cinturón, la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas, la velocidad, la urbanidad en el conducir... Imagínense esa labor de adoctrinamiento, ahora que está muy de moda esa palabra, desde pequeños hasta que sale el chaval con 18 años del colegio para estudiar su carrera universitaria. Evidentemente, tendríamos ahora mismo una situación radicalmente diferente. En ese sentido, aunque no produce efectos inmediatos como otras medidas relacionadas con los controles, con los alcoholímetros, etcétera, nosotros, y en particular un servidor, entiende que la educación vial es clave y fundamental, por eso hemos elaborado un Plan básico de educación vial que está a disposición de todas las comunidades autónomas y de todas las subcomisiones de educación vial de las distintas provincias españolas para que lo adapten a sus circunstancias y vamos a realizar un esfuerzo importante en inversiones, en dotar de material para renovar y para relanzar todos aquellos parques infantiles de tráfico que con tanta dedicación y vocación tantos policías locales se dedican a poner todos los días, a costa incluso de su tiempo y de su trabajo, en todas las ciudades de España. He estado hace poco con la Policía local de Badajoz, con la Policía local de Santa Cruz de Tenerife y vamos a ayudar a todos esos ayuntamientos a realizar esas inversiones porque creo que es un asunto que aunque no dé resultados inmediatos, no tenemos que soslayar. Si es ahora cuando hay que dar ese impulso definitivo a la educación vial, lo vamos a dar nosotros, y ojalá lo recojan los españoles y el director general de Tráfico que esté dentro de 20 años, si sigue existiendo la DGT, como espero que exista.

Las reformas legales son muy importantes y tengo muchas esperanzas de que entre todos saquemos adelante esas leyes que contemplen esa nueva movilidad, esa nueva manera de movernos, esos nuevos vehículos, la conectividad, el vehículo autónomo, las nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad vial... Yo creo que en esa nueva ley, en esos nuevos reglamentos y en ese nuevo plan estratégico que se está haciendo con vistas al año 2030 podremos dar el impulso necesario, ese toque de calidad que necesitamos en estos momentos no solamente España sino también el resto de países de la Unión Europea, que es un estancamiento con pequeños altibajos en la cifra de siniestros en los países de cabeza en seguridad vial.

Al señor Luis quiero decirle que comparto su visión, lo que hemos estado hablando de Suecia. Fijese, si en Suecia, que es el primer país en términos de seguridad vial, de las cifras de siniestros de seguridad vial quitáramos, ponderáramos, porque aquí lo que existe es muertos por millón de habitante, pero, claro, muertos por millón de habitante cada país tiene circunstancias muy diversas, si soslayáramos en España el tema de los fallecidos en motocicleta, que son bastantes anualmente, estaríamos los primeros de Europa, porque en Suecia la gente no va en moto, entre otras cosas porque hay seis meses que la gente no puede ir en nada porque hace mucho frío y hay mucha nieve. En Suecia no hay costumbre de ir tanto en moto como la hay en España, que tenemos muy buenas vías, aunque parezca que no es así, además de una climatología estupenda y una gran afición por los motivos que sea. En Dinamarca no hay motos, pásense por Dinamarca y a ver cuántas motos ven ustedes. Y así podríamos seguir con los países de cabeza. Si soslayáramos nada más que el tema de motos, sin contar otras cosas que podríamos ponderar, España estaría el número 1 de Europa en términos de seguridad vial. Las cifras están ahí, nos sirven para actuar, para compararnos, pero también en el Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial en Bruselas se habló de ponderar todas estas cifras con algunas cuestiones, porque realmente parece que no se responde muy bien ahora mismo a la realidad con los datos que tenemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 20

Otra cosa que les quería comentar en cuanto a los países que están ahora mismo en cabeza en términos de seguridad vial, en términos de velocidad, por ser uno de los factores más importantes de siniestralidad vial, es que, por ejemplo, en Suecia existen 127 radares de velocidad por millón de habitantes; en Gran Bretaña, que es el segundo país más seguro en seguridad vial, 93; en los Países Bajos, que es el tercero, otros 93; y España tiene 27. He tenido ocasión de comentar hace unos días, respondiendo a las preguntas que me hacen muchos colectivos, incluso muchos parlamentarios sobre el nivel de recaudación de los radares, que es una pregunta muy recurrente y que queda muy bien para pasárselo a los medios de comunicación y que hablen en sus páginas del radar que más multa, del radar que no sé qué, eso está fenomenal, lo que he decidido es que junto a esas preguntas relativas a la recaudación de los radares, sin que me lo haya preguntado el interesado, le he puesto o le pongo, por si es de su interés, que el año pasado murieron en España más de 300 personas por los excesos de velocidad y causaron miles de lesiones a personas inocentes que no tenían culpa de ello. Les quiero recordar que España es uno de los países con el menor número de radares por millón de habitantes y les quiero recordar que el 100% del importe de las sanciones que se recaudan por multas de velocidad se dedican en exclusiva a financiar a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que creo que es un cuerpo digno de admiración. Entonces, cuando nos comparamos con otros países, en fin, hay que poner muchas cosas porque la seguridad vial, si es algo, es una realidad complejísima, porque hay que atender a numerosos factores.

Al señor Legarda le tengo que decir que comparto la visión que nos ha dado, pero fíjese que, siendo el País Vasco una comunidad autónoma con competencia en materia de seguridad vial, representa, si me lo permite la palabra, un microcosmo de lo que está ocurriendo en España y en Europa, y me voy a referir a una comunidad autónoma donde el Estado no tiene competencia en materia de seguridad vial. En el País Vasco, en el año 2011, hubo 60 fallecidos en sus carreteras; en 2012 hubo 58; en 2013 hubo 56; en 2014, al igual que en el resto de España, como media, hubo 29, una bajada importante, pero es que en 2015 ha tenido 53 y en el 2016 ha tenido 46. Es decir, como era de esperar, el País Vasco no iba a estar exento de esa tendencia general, no ya de España, sino del resto de la Unión Europea, donde en los territorios en los que existe una calidad acreditada en materia de seguridad vial, cada vez es más complicado bajar los índices de siniestralidad y lo que se está produciendo son unos altibajos, que es lo que va a presidir la siniestralidad vial en los próximos años seguramente, hasta que tengamos la oportunidad de bajarlos de manera significativa. De todas formas, le agradezco su intervención y el tono de sus palabras.

A la señora Rivera, de Ciudadanos, lo primero que le tengo que decir es que le agradezco profundamente la sobrevaloración de mi capacidad directiva, porque, claro, si usted esperaba que yo en 11 meses fuera a rebajar y a solucionar lo que en Europa no hay manera de solucionar... Yo le agradezco la sobrevaloración, pero no soy tan buen director general de Tráfico, todo lo contrario, me queda muchísimo que aprender; yo le agradezco su fe, pero no ha sido posible, no he podido en 11 meses resolver todos estos problemas, pero no se preocupe porque estoy intentando hacerlo de una manera rápida y eficaz.

Yo no he dicho en ningún momento que nos vayamos a conformar, yo he planteado unos datos, un escenario, porque creo que es bueno saber dónde estamos; nos encontramos en un contexto de países de la Unión Europea con unas mismas características en materia de seguridad vial y he hecho un planteamiento de lo que está ocurriendo en el resto de la Unión Europea, pero no he dicho que nos vamos a conformar porque yo no me he conformar en mi vida con nada. ¿Cómo nos vamos a conformar con estas muertes, con estos fallecidos a plazos, a cómodos plazos, de hoy tres, mañana cuatro...? Ayer decía yo en un desayuno informativo que si estos 1800 fallecidos lo hubieran sido en aviones, hubieran caído en este año pasado 10 aviones a razón de 180 fallecidos, evidentemente, en este país o en cualquier país se hubiera producido una revolución de medidas, todo el mundo estaría absolutamente consternado, pero como es una muerte a plazos, a cómodos plazos, dos, uno, tres, cuatro, nos hemos acostumbrado a la cotidianidad de la siniestralidad, y eso no puede ser. Por tanto, no se preocupa, que no me voy a conformar y estoy todos los días intentando cumplir con mi deber y con mi obligación, con el extraordinario equipo que me acompaña. Le tengo que decir también, para su tranquilidad, que el grupo de trabajo de motocicletas no es que esté olvidado, sino todo lo contrario ya que se reúne mañana a las 10 de la mañana en la sede de la Dirección General de Tráfico.

Al señor Gamazo le agradezco las palabras que me ha dedicado y en cuanto a su pregunta concreta, le tengo que decir que en relación con los ayuntamientos estamos ya muy próximos a firmar el convenio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 21

con la Federación Española de Municipios y Provincias para intentar abordar todas estas cuestiones que nos relacionan íntimamente con los ayuntamientos y también les quiero recordar, porque creo que es de justicia que se sepa, aunque lo saben porque lo acabo de explicar y ustedes lo acaban también de recordar, que en el territorio que no es DGT, que es en el territorio urbano, la tasa de fallecidos ha triplicado a las tasas interurbanas. Yo creo que esto es importante porque, además de ayudar a los ayuntamientos, también es verdad que de alguna manera hay que exigirles que tomen medidas, sobre todo para ese gran problema que tenemos de siniestralidad en los colectivos vulnerables, peatones, motocicletas y bicicletas. Por lo tanto, vamos a ayudar en la medida de nuestras posibilidades a los ayuntamientos, pero también queremos lanzar un llamamiento para que continúen trabajando en materia de seguridad vial de una manera mucho más intensa.

El tema de los avisos en los controles de tráfico, no solamente en los controles de tráfico sino en controles policiales en general, es una cuestión que preocupa mucho, porque muchas veces no se es consciente de que con esos avisos se está propiciando que alguien que se libra de ese control después vaya a causar un accidente mortal, entonces eso es de una tremenda irresponsabilidad. Nosotros en la ley de seguridad vial que estamos preparando estamos escuchando muchos planteamientos de distintas personas, entre ellos el de prohibir tanto la instalación de detectores de radares como la comunicación de controles; una cosa que parecería que es de sentido común, que es que esté prohibido que se comunique dónde hay un control policial o un control de alcoholemia, pues eso hoy día no lo está y, por lo tanto, hay colectivos, hay personas que están planteando que ese tipo de conductas no estén permitidas y nosotros lo vamos a estudiar, como vamos a estudiar el resto de planteamientos que nos están haciendo. Pero mientras llega la ley o llega la reforma legislativa correspondiente, lo que vamos a hacer durante este primer trimestre del año 2018 es gastarnos 8 millones de euros en dotar a todas las patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de etilómetros y de detectores de drogas portátiles. Ahora mismo, como saben ustedes, en los controles de drogas y de alcohol —que no hace falta que les vuelva a repetir que es una de las principales causas de accidentes y mortalidad en el tráfico— se hace un primer control evidencial y después hay unos vehículos, furgonetas en este caso, donde se realiza el siguiente control, que requiere unas infraestructuras, es muy visible y ayuda a esa comunicación de las aplicaciones donde se comunican los controles. Con la inversión que vamos a hacer de 8 millones de euros, con un solo etilómetro se van a hacer las dos pruebas, porque la tecnología así lo permite, y, al ser un etilómetro portátil, lo podrá llevar el agente en su maletero de su motocicleta, al igual que el detector de drogas, de tal manera que los controles de alcohol y drogas van a ser absolutamente ágiles, estarán en un momento en un sitio y a los cuatro minutos estarán en otro, con lo cual pretendemos dificultar notablemente esa comunicación, poco menos que sea una verbena el conocimiento de dónde están los controles de alcohol y droga. Por lo tanto, yo creo que es una inversión que merece la pena, dotaremos a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de mucha más agilidad y operatividad y entonces intentaremos, mientras llegan las medidas legales, paliar en la medida de lo posible este repunte y estas altas tasas de siniestralidad relacionadas con el alcohol y las drogas, además de lo que he comentado antes de los avisadores, las cámaras de televisión para controlar el uso del cinturón de seguridad.

A continuación voy a referirme, por no extenderme mucho más, al tema de los examinadores. Yo siento una cierta impotencia, porque no me debo de explicar o no debo de expresarme con claridad, es decir, no es cierto que no haya exámenes en este país, esto no es así; en España se han realizado desde que hay huelga cerca de 400 000 exámenes teóricos. Los alumnos pueden seguir yendo a las autoescuelas a adquirir los conocimientos necesarios para poder aprobar los exámenes teóricos. No ha habido ni una sola suspensión de exámenes teóricos en España, ni una, y se han realizado 333 000 pruebas de circulación. O sea, no se puede hablar alegremente y decir que no hay exámenes, que están cerradas todas las autoescuelas y que los profesores están mano con mano. ¡Hombre!, no. Que la huelga está teniendo una incidencia importante, que hay muchas personas que no pueden ver cumplidos sus deseos de tener el permiso de circulación que tanta falta les hace, entre otras cosas para poder acceder a un puesto de trabajo, pues claro, así son las huelgas, buscan la incidencia que buscan, pero es que se han hecho 333 000 pruebas de circulación. Por lo tanto, reconociendo una vez más, y no voy a insistir, que la huelga está teniendo una incidencia negativa en la ciudadanía y en las autoescuelas, me gustaría por lo menos que matizáramos y relativizáramos la cifra, que yo no sé de dónde la saca ni CNAE ni Asextra. Yo les puedo dar los datos oficiales que contabilizan la Dirección General de Tráfico y sus servicios de estadística. Yo les vuelvo a repetir lo mismo que les dije antes y entiendo que ustedes insistan, pero yo también tengo que insistir en que no hay una parálisis absoluta de las autoescuelas, ni muchísimo menos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 22

Por otro lado, he apuntado la película que me ha dicho el señor Luis, la de David Bowie, Laberinto. La voy a ver nada más que por curiosidad. No sé si me va a gustar, porque yo soy un poco simple en los gustos cinéfilos y me da la sensación de que esa película es mucho de pensar, pero la voy a ver, la voy a intentar ver. **(Risas)**. La Dirección General de Tráfico en octubre 2015, les vuelvo a repetir, a lo que se comprometió fue a elevar al órgano competente la reclamación que hacían los examinadores de Tráfico. Como ustedes comprenderán, es que no podía hacer otra cosa, porque si en el acuerdo se dijera: 'vamos a subir las retribuciones de los examinadores', sería un acuerdo absolutamente ilegal, porque no tiene competencia para ello, es más, si eso fuera así, yo supongo que hace ya mucho tiempo que ese acuerdo se hubiera llevado a los tribunales por incumplimiento del acuerdo, y ahí lo que se dice es que nos comprometemos a trasladar —yo no estaba entonces, pero como si lo estuviera, porque lo asumo como propio— al órgano competente esta reclamación de este colectivo y del resto de colectivos. Les quiero recordar que ese acuerdo famoso afectaba a nueve colectivos, de los que solamente hay en huelga uno, el resto de colectivos, que son la inmensa mayoría de los que firmaron el acuerdo, no están en huelga, por los motivos que sea, porque entienden que el acuerdo se ha cumplido, no lo sé, pero hay un solo colectivo de nueve; por lo tanto, hay que dimensionar las cosas. Tanto mis antecesores como yo mismo hemos trasladado en numerosas ocasiones al ministerio competente su reclamación, y el ministerio competente me dice fundamentalmente que este tipo de negociaciones se tienen que hacer en el marco que está establecido de relaciones entre la Administración pública y los funcionarios, que es la Mesa de la Función Pública. No puede venir un colectivo por un lado, mañana otro y pasado otro, a plantear diferentes cuestiones de sus retribuciones. Ustedes entienden lo grande que es la Administración General del Estado y la cantidad de colectivos que hay, imagínense que estas negociaciones se llevaran a cabo de esta manera. Por tanto, hay una mesa de negociación entre la Administración pública y los funcionarios que es donde se tratan estas cosas, que es donde se trató el acuerdo del año 2008 —me parece que ha sido el señor Luis el que ha hecho referencia a esto—. En el año 2008 la masa de productividad que tiene la Dirección General de Tráfico la autoriza el Ministerio de Hacienda: ustedes tienen equis millones para repartir en productividad en su organismo. Por cierto, les quiero decir que es el único organismo de la Administración General del Estado que reparte la productividad entre todos sus empleados, entre todos, todos. Pues esa masa de productividad que se reparte entre todos los empleados, el ministerio competente autorizó que se repartiera de esa manera y se negoció en la Mesa General de la Función Pública, donde estaban representados los sindicatos y la Dirección General de Tráfico. Por lo tanto, como fue el ministerio competente el que autorizó que esa masa salarial de productividad se repartiera de esa manera, es el ministerio competente el que nos tiene que autorizar que hagamos las modificaciones presupuestarias. Por tanto, como ya les he dicho y les sigo insistiendo y no he cambiado ni un solo argumento de mi primera intervención ante ustedes en el mes de mayo, ni uno solo, ese organismo competente, como no puede ser de otra manera, es el que nos tiene que autorizar la subida de un complemento específico de lo que sea. Por tanto, no tiene sentido empeñarse en decir: 'vale, usted no es el competente, pero usted lo tiene que conseguir'. Oiga, es que Superman está en Estados Unidos, creo, no sé, es que yo no lo soy. ¿Me entienden ustedes? Yo comprendo que es mucho más fácil dirigir la presión hacia la Dirección General de Tráfico y que la Dirección General de Tráfico presione a quien tenga que presionar, lo entiendo perfectamente, pero quiero también que me comprendan que nosotros no tenemos competencia para subir las retribuciones a los funcionarios. Entonces, el señor Luis, que es intelectualmente mucho más potente que yo, me remite a la película de David Bowie y yo le digo que esto es un diálogo de besugos, que soy más simple. **(Risas)**.

¿Qué ha hecho el Ministerio de Hacienda, además de decirnos que estas subidas retributivas se tienen que tratar en el órgano competente? Pues nos ha dicho: «además vamos a dignificar el puesto de examinador, que es lo mismo que vamos a hacer con la Policía y con la Guardia Civil». Con la Policía y con la Guardia Civil se les va a dignificar, ¿Sí o no? Sí, porque se les va a equiparar en sus retribuciones al resto de policías autonómicas, se les va a dignificar. Y con los examinadores la Dirección General de Tráfico consiguió, porque así además nos lo propuso con facilidad el Ministerio de Hacienda, dignificar también al cuerpo de examinadores y, por lo tanto, permitió que el 60% de ellos que están en el grupo C2, accedieran al grupo C1. Si eso no es dignificar un cuerpo, pues díganme ustedes lo que es, que conlleva una subida retributiva inmediata, una mejor jubilación al tener más base de cotización, un incremento de los trienios y a aquel que quiera seguir promocionando, aspirando, mejorando, formándose, le permite acceder a otros niveles más superiores. Eso es dignificar una profesión, que era la reclamación fundamental que tenía el colectivo al que estamos aludiendo. Por lo tanto, yo en principio me van a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 354

26 de octubre de 2017

Pág. 23

permitir que no vea una contradicción entre lo que se ha hecho con el colectivo de examinadores, de elevar de categoría C2 a C1 al 60% de ellos, con lo que se está haciendo con la Guardia Civil y con la Policía por diferentes vías. En la Guardia Civil y en la Policía no sé cómo se va a hacer concretamente, no sé si será vía directamente subida retributiva y ya está, aquí se hace mediante el paso de un puesto a otro.

Por terminar, porque yo creo que es repetir y volver a insistir en lo mismo, me gustaría decirle que yo entiendo su posición de defensa y de preocupación con este colectivo, lo entiendo perfectamente, porque yo he estado donde están ustedes, he estado en la oposición también y lo entiendo, pero créanme que desde la Dirección General de Tráfico estamos haciendo todo lo que está en nuestra mano para solucionar este problema, todo lo que está en nuestra mano, pero, vuelvo a insistir, no se nos puede pedir lo que no tenemos. Y la última reflexión que les quisiera hacer es que los exámenes del permiso de conducir en este país no están paralizados, está teniendo una incidencia importante en la vida de los ciudadanos y en las economías de las autoescuelas, pero no están paralizados ni muchísimo menos. Yo visito, o estoy procurando visitar, todas las jefaturas de la Dirección General de Tráfico para conocer de primera mano los problemas, hablo con todos los funcionarios, uno por uno, de todos sus problemas y de todas sus cosas y hay jefaturas donde, a pesar de la huelga, tienen ahora mismo un retraso de siete u ocho días para examinar, el que había antes de la huelga, y hay al menos doce jefaturas donde no hay en huelga ni un solo funcionario examinador, al menos doce jefaturas. Entonces, yo les pediría que, comprendiéndoles su posición, también intenten ustedes un poco comprenderme a mí o comprender en este caso a la Dirección General de Tráfico, a la que tengo el honor de representar.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general. Yo agradezco muy sinceramente la colaboración del director general, la información que ha dado a la Comisión, especialmente aquella sobre siniestralidad, porque estoy muy sensible, pues he estado a punto de ser arrollado hoy en la vía pública, concretamente en la Carrera de San Jerónimo, en la acera, por un conductor que venía de la calle que une Zorrilla con la Carrera de San Jerónimo, por lo tanto os imagináis que era un conductor de dos ruedas que de repente irrumpió, naturalmente montado en la bici y no me llevó por delante de milagro. Por eso creo que, como ha dicho el director general, la educación vial es fundamental y, como yo he repetido en muchos lugares, la educación vial no afecta tanto a mi nieta como a mi como conductor. Eso creo que es de primera magnitud porque yo he puesto en marcha ese sistema de alerta en mi propia persona para recoger información del mercado y os sugiero que los portavoces y otros miembros de la Comisión lo hagáis y estéis con el radar puesto y observéis cómo se conduce en este país y veréis que, en efecto, tenemos mucho que hacer en esta Comisión, tenemos muchos mensajes que lanzar para una conducción seria, responsable, cumpliendo la legalidad por parte de cualquier tipología o modo de circulación, pero todos estamos implicados y yo creo que es fundamental que colaboremos entre todos, Ejecutivo, Legislativo, comunidades autónomas, corporaciones locales y Gobierno central en conseguir ese objetivo 2020 que, según he oído, estamos en una especie de meseta. En cualquier caso, señor Serrano, muchísimas gracias por toda la información facilitada.

A los portavoces me gustaría decirles que había previsión de reunión de Comisión el día 8, como la semana que viene hay una fiesta en medio y no hay Pleno, si no hay objeción, pretendo convocar la mesa el día 8 para tener una Comisión el día 15 por la tarde, porque me parece mucho mejor trabajar en beneficio, en interés general de los portavoces y no hacerles venir ni el lunes ni el martes para una reunión de media hora. Entonces llevamos al día 8 la Mesa, Enrique, y con pretensión de celebrar Comisión el miércoles 15 por la tarde. ¿De acuerdo? ¿Os parece bien? **(Asentimiento)**.

Dicho esto, se levanta la sesión. Muchas gracias.

Eran las seis y veinte minutos de la tarde.